

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506221>

175

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1 (Meetings Nos. 1 to 10)

Tuesday, March 12, 1996
Tuesday, April 16, 1996
Thursday, April 18, 1996
Monday, April 22, 1996
Tuesday, April 23, 1996
Thursday, April 25, 1996
Tuesday, April 30, 1996
Thursday, May 2, 1996
Tuesday, May 7, 1996

Chair: Reg Alcock

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1 (Séances n°s 1 à 10)

Le mardi 12 mars 1996
Le mardi 16 avril 1996
Le jeudi 18 avril 1996
Le lundi 22 avril 1996
Le mardi 23 avril 1996
Le jeudi 25 avril 1996
Le mardi 30 avril 1996
Le jeudi 2 mai 1996
Le mardi 7 mai 1996

Président: Reg Alcock

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services

Briefing session on "Improved Reporting to Parliament" – 1996–97 Estimates.

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of issues related to the sale of the Hopper Car Fleet and its impact on agriculture and the agri-food industry.

INCLUDING:

The First Report to the House

APPEARING:

The Honourable David Anderson,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile

Séance d'information sur la «Présentation améliorée des rapports au Parlement» – Budget des dépenses 1996–1997.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des questions relatives à la vente des wagons-trémis et leur impact sur l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire.

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson,
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chair: Reg Alcock

Vice-Chairs: André Caron
Joe Comuzzi

MEMBERS

Gerry Byrne
David Chatters
Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier—(11)

ASSOCIATE MEMBERS

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Elsie Wayne—(10)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Reg Alcock

Vice-présidents: André Caron
Joe Comuzzi

MEMBRES

Gerry Byrne
David Chatters
Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier—(11)

MEMBRES ASSOCIÉS

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Elsie Wayne—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Journals of the House of Commons of Monday, March 25, 1996:

The Order was read for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services.

Pursuant to Standing Order 73(1), Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Robichaud (Secretary of State (Agriculture and Agri-Food, Fisheries and Oceans)), moved,—That the Bill be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Debate arose thereon.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du lundi 25 mars 1996:

Il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Conformément à l'article 73(1) du Règlement, M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Robichaud (secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire, Pêches et Océans)), propose,—Que le projet de loi soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

Il s'élève un débat.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, March 25, 1996, your Committee has considered Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services.

Clause 23

Strike out lines 17 to 20, on page 14, and substitute the following therefor:

“that a majority of the users who will be affected in a material way by the provision of the additional services agree to the provision of the additional services; and”

Add immediately after line 23, on page 14, the following:

“(6) For the purpose of paragraph (5)(a), a user shall be considered to be affected by the provision of additional services only if, in the opinion of the Board of Directors of the Corporation acting reasonably and in good faith, the user is likely to use the additional services, pay more for the service that is to be increased or experience a change in service as a result of the provision of the additional services.

(7) Before establishing level of service policies or revising those policies, the Corporation shall give notice of its proposal to establish or revise the policies, as the case may be, in accordance with subsections 15(2) and (3).”

In the English version only, strike out lines 21 to 23, on page 14.

Clause 32

Strike out line 8, on page 16, and substitute the following therefor:

“(a) on a user who is a person acting under the authority of”

Add immediately after line 29, on page 16, the following:

“(6) The *Telecommunications Act* does not apply in respect of any charges imposed by the Corporation pursuant to this Act.”

New Clause 96.1

Add immediately after line 39, on page 45, the following:

96.1 The Privacy Act applies to the Corporation as if it were a federal institution.”

Clause 97

Strike out lines 1 to 8, on page 46, and substitute the following therefor:

“**97.** Where a department or other portion of the public service of Canada specified in Schedule I to the *Public Service Staff Relations Act* is authorized to provide services to any other department or other portion of the public service of Canada specified in that Schedule, it may enter into an agreement to provide those services to the Corporation if it considers it appropriate to do so.”

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 25 mars 1996, votre Comité a étudié le projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Article 23

Retrancher les lignes 15 à 20, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

«montre qu'une majorité des usagers qui seront touchés de façon significative par la fourniture de services supplémentaires est favorable à ce projet et que la personne s'engage par écrit à payer le supplément.»

Ajouter immédiatement après la ligne 20, à la page 14, ce qui suit:

«(6) Pour l'application du paragraphe (5)a), est réputé touché par la fourniture de services supplémentaires l'utilisateur qui, de l'avis du conseil d'administration de la société se prononçant raisonnablement et en toute bonne foi, utilisera vraisemblablement ces services, paiera vraisemblablement un supplément pour les obtenir ou n'obtiendra vraisemblablement pas les mêmes services du fait des services supplémentaires.

(7) La société donne un préavis des règles qu'elle propose d'établir ou qu'elle se propose de réviser conformément aux paragraphes 15(2) et (3).»

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 21 à 23, à la page 14.

Article 32

Retrancher la ligne 9, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«sager qui est une personne autorisée par le ministre de la Défense»

Ajouter immédiatement après la ligne 28, à la page 16, ce qui suit:

«(6) La *Loi sur les télécommunications* ne s'applique pas aux redevances imposées par la société en vertu de la présente loi.»

Nouvel Article 96.1

Ajouter immédiatement après la ligne 32, à la page 45, ce qui suit:

96.1 La Loi sur la protection des renseignements personnels s'applique à la société comme si elle était une institution fédérale.»

Article 97

Retrancher les lignes 1 à 6, à la page 46, et les remplacer par ce qui suit:

«**97.** Le ministère ou le secteur de l'administration publique fédérale visé à l'annexe I de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* peut, s'il l'estime indiqué, conclure avec la société un accord visant à fournir à celle-ci les services qu'il est autorisé à fournir à tout autre ministère ou secteur visé à cette annexe.»

Clause 107

Strike out lines 19 to 25, on page 49, and substitute the following therefor:

“**107.** If Bill C-25, introduced in the second session of the thirty-fifth Parliament and entitled *An Act respecting regulations and other documents, including the review, registration, publication and parliamentary scrutiny of regulations and other documents, and to make consequential and related amendments to other Acts* is assented to, then”

Clause 108

Strike out lines 1 to 8, on page 50, and substitute the following therefor:

“**108.** If Bill C-14, introduced in the second session of the thirty-fifth Parliament and entitled *An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts* as a consequence is assented to, then”

Strike out lines 19 and 20, on page 50, and substitute the following therefor:

“tions 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 and 43 of that Act come into force”

Strike out lines 24 and 25, on page 50, and substitute the following therefor:

“**54.** Sections 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 and 43 of the *Canada Trans-*”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-20, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons, at the Report Stage.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings relating to this Bill (*Issue No. 1 of the Second Session of the Thirty-Fifth Parliament which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Article 107

Retrancher les lignes 21 à 27, à la page 49, et les remplacer par ce qui suit:

«**107.** En cas de sanction du projet de loi C-25, déposé au cours de la deuxième session de la trente-cinquième législature et intitulé *Loi concernant les règlements et autres textes, y compris leur examen, enregistrement, publication et contrôle parlementaire, et modifiant certaines lois en conséquence:*»

Article 108

Retrancher les lignes 1 à 9, à la page 50, et les remplacer par ce qui suit:

«**108.** En cas de sanction du projet de loi C-14, déposé au cours de la deuxième session de la trente-cinquième législature et intitulé *Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois:*»

Retrancher les lignes 20 et 21, à la page 50, et les remplacer par ce qui suit:

«trée en vigueur des articles 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 et 43 de ce»

Retrancher les lignes 25 et 26, à la page 50, et les remplacer par ce qui suit:

«**54.** Les articles 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 et 43 de la *Loi sur les*»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-20, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 1 de la deuxième Session, de la Trente-cinquième Législature qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

REG ALCOCK

Chair.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 12, 1996
(Meeting No. 1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 5:35 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, for the purpose of electing a Chair and two Vice-Chairs.

Members of the Committee present: Reg Alcock, David Chatters, Joe Comuzzi, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne and Paul Mercier.

Acting Members present: Don Boudria for Joe Fontana; Philippe Paré for André Caron and Elwin Hermanson for Jim Gouk.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

The Clerk of the Committee presided over the election of a Chair.

Stan Keyes moved, — That Reg Alcock do take the Chair of this Committee as Chairman.

Jim Jordan moved, — That Joe Comuzzi do take the Chair of this Committee as Chairman.

After debate, the question being put on the motion of Stan Keyes, it was agreed to on the following division:

YEAS

Reg Alcock	Raymond Lavigne
Don Boudria	Paul Mercier
Stan Keyes	Philippe Paré—(6)

NAYS

Dave Chatters	Charles Hubbard
Joe Comuzzi	Jim Jordan—(5)
Elwin Hermanson	

Accordingly, Reg Alcock was declared duly elected Chair of the Committee.

Elwin Hermanson moved, — That Jim Gouk be elected Vice-Chair of the Committee.

Paul Mercier moved, — That André Caron be elected Vice-Chair of the Committee.

After debate, the question being put on the motion of Elwin Hermanson and the result of the vote having been announced:

YEAS

Dave Chatters	Charles Hubbard
Joe Comuzzi	Jim Jordan—(5)
Elwin Hermanson	

NAYS

Don Boudria	Paul Mercier
Stan Keyes	Philippe Paré—(5)
Raymond Lavigne	

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 12 MARS 1996
(Séance n° 1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 17 h 35, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, pour élire un président et deux vice-présidents.

Membres du Comité présents: Reg Alcock, David Chatters, Joe Comuzzi, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Don Boudria pour Joe Fontana; Philippe Paré pour André Caron et Elwin Hermanson pour Jim Gouk.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Le greffier du Comité procède à l'élection d'un président.

Stan Keyes propose, — Que Reg Alcock prenne place au fauteuil en qualité de président du Comité.

Jim Jordan propose, — Que Joe Comuzzi prenne place au fauteuil en qualité de président du Comité.

Après débat, la motion de Stan Keyes, mise aux voix, est adoptée au partage des voix suivant:

POUR

Reg Alcock	Raymond Lavigne
Don Boudria	Paul Mercier
Stan Keyes	Philippe Paré—(6)

CONTRE

Dave Chatters	Charles Hubbard
Joe Comuzzi	Jim Jordan—(5)
Elwin Hermanson	

En conséquence, Reg Alcock est déclaré président dûment élu du Comité.

Elwin Hermanson propose, — Que Jim Gouk soit élu vice-président du Comité.

Paul Mercier propose, — Qu'André Caron soit élu vice-président du Comité.

Après débat, la motion d'Elwin Hermanson est mise aux voix, et le résultat du vote est annoncé:

POUR

Dave Chatters	Charles Hubbard
Joe Comuzzi	Jim Jordan—(5)
Elwin Hermanson	

CONTRE

Don Boudria	Paul Mercier
Stan Keyes	Philippe Paré—(5)
Raymond Lavigne	

Whereupon the Chair voted in the negative.

Accordingly, the motion was negative.

The question being put on the motion of Paul Mercier and the result of the vote having been announced:

YEAS

Don Boudria
André Caron
Stan Keyes

Raymond Lavigne
Paul Mercier—(5)

NAYS

Dave Chatters
Joe Comuzzi
Elwin Hermanson

Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

Whereupon the Chair voted in the affirmative.

Accordingly, the motion was agreed to.

On motion of Stan Keyes, it was agreed, — That Joe Comuzzi be elected Vice—Chair of the Committee.

On motion of Stan Keyes, it was agreed, — That the Chair, two Vice—Chairs and two other members appointed by the Chair after the usual consultations with the Whips of the different parties, do compose the Sub—Committee on Agenda and Procedure.

It was agreed, — That the item time allocation for questioning be further discussed at a Sub—Committee meeting on Agenda and Procedure.

It was agreed, — That the Clerk of the Committee be authorized to distribute documents, such as briefs, letters and other papers received from the public and addressed to the Members of the Committee in the language received, the Committee Clerk to ensure that such documents are translated and circulated as promptly as possible.

David Chatters moved, — That the motion for hearing evidence and printing the same be amended by adding the word “official” before the word opposition.

The question being put on the motion, it was, by a show of hands, negative: YEAS: 2; NAYS: 4

It was agreed, — That the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present provided that four (4) members of the Committee be present and provided that both Government and Opposition members are present.

It was agreed, — That, at the discretion of the Chair, reasonable travelling expenses, as per the regulation established by the Board of Internal Economy, be paid to witnesses invited to appear before the Committee, and that for such payment of expenses a limit of two (2) representatives per organization be established.

It was agreed, — That the Committee authorize the Chairman, from time to time, as the need arises, to take, in conjunction with the Clerk of the Committee, the appropriate measures to provide lunches for the Committee and its Sub—Committees, for working purposes, and that the cost of these lunches be charged to the budget of the Committee.

Le président se prononce alors contre la motion.

En conséquence, la motion est rejetée.

La motion de Paul Mercier est mise aux voix et le résultat du vote est annoncé:

POUR

Don Boudria
André Caron
Stan Keyes

Raymond Lavigne
Paul Mercier—(5)

CONTRE

Dave Chatters
Joe Comuzzi
Elwin Hermanson

Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

Le président se prononce alors en faveur de la motion.

En conséquence, la motion est adoptée.

Sur la motion de Stan Keyes, il est convenu, — Que Joe Comuzzi soit élu vice—président du Comité.

Sur la motion de Stan Keyes, il est convenu, — Que le président, les deux vice—présidents et deux autres membres du Comité nommés par le président après les consultations d’usage auprès des whips des différents partis, constituent le Sous—comité du programme et de la procédure.

Il est convenu, — Que la question du temps de parole accordé pour l’interrogation des témoins soit examinée davantage par le Sous—comité du programme et de la procédure.

Il est convenu, — Que le greffier du Comité soit autorisé à distribuer des documents, comme les mémoires, les lettres et autres documents reçus du public et adressés aux membres du Comité, dans la langue d’origine, qu’il s’assure que ces documents soient traduits et leur traduction distribuée le plus rapidement possible.

David Chatters propose, — Que l’on modifie la motion portant audition et impression des témoignages en ajoutant le mot «officielle» après le mot «opposition».

La motion, mise aux voix par vote à main levée, est rejetée par 4 voix contre 2.

Il est convenu, — Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à entendre des témoignages et à en permettre l’impression en l’absence de quorum à la condition qu’au moins quatre (4) membres du Comité soient présents, dont deux représentant respectivement le gouvernement et l’opposition.

Il est convenu, — Que, à la discrétion du président, des dépenses de déplacement raisonnables, conformes aux règlements établis par le Bureau de régie interne, soient remboursées aux témoins invités à comparaître devant le Comité et que le paiement de telles dépenses soit limité à deux (2) représentants par organisme.

Il est convenu, — Que le Comité autorise le président à prendre, de temps à autre et, au besoin, de concert avec le greffier, les dispositions nécessaires pour commander des déjeuners de travail pour le Comité et ses sous—comités, et que le coût de ces déjeuners de travail soit imputé au budget du Comité.

It was agreed, — That the Committee print copies of its Minutes of Proceedings as established by the Board of Internal Economy.

It was agreed, — That the Committee retain the services of one or more Research Officers from the Library of Parliament, as needed, to assist the Committee in its works, at the discretion of the Chair.

It was agreed, — That David Cuthbertson be hired as Research Consultant to the Committee.

At 6:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 16, 1996
(Meeting No. 2)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Ovid Jackson for Raymond Lavigne.

Other Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Nick Mulder, Deputy Minister; Paul Gauvin, Senior Assistant Deputy Minister and Chief Negotiator, ANS Commercialization; Donald Paris, Head, Human Resources Panel; Gordon Wilson, Legislative Specialist. From Air Canada Pilots Association: Captain Richard Sowden, Chairman, Tactical and Air Safety Division; Peter Foster, Manager, Tactical and Air Safety Division. From Air Transport Association of Canada: Philippe Sureau, Chairman of the Board.

The Chair presented the First Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure following the meeting held at 9:00 o'clock a.m. this day.

It was agreed, — That the following recommendations be adopted:

1. The proposed Schedule of meetings on Bill C-20.

2. That the Committee retain the services of David Cuthbertson to assist the Committee in its work and that contract for the period April 1, 1996 through March 31, 1997, at \$350.00 per day and not to exceed \$70,000.00 be adopted.

3. That the Committee approve the proposed budget of \$89,600.00 for the Standing Committee for the period from April 1st, 1996 to March 31, 1997 and that the Chairman be authorized to present the said budget to the Liaison Committee.

4. That during the questioning of witnesses at any meeting of this Standing Committee, there be allocated 5 minutes for the first questioner of each party and that thereafter 5 minutes be allocated to each subsequent questioner.

Il est convenu, — Que le Comité fasse imprimer ses Procès-verbaux conformément aux directives établies par le Bureau de régie interne.

Il est convenu, — Que le Comité retienne, au besoin et à la discrétion du président, les services d'un ou de plusieurs attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement pour l'aider dans ses travaux.

Il est convenu, — Que David Cuthbertson soit embauché à titre de conseiller en recherche.

À 18 h 06, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

MARDI 16 AVRIL 1996
(Séance n° 2)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Ovid Jackson pour Raymond Lavigne.

Autre député présent: Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Nick Mulder, sous-ministre; Paul Gauvin, sous-ministre adjoint principal et négociateur en chef, Commercialisation du SNA; Donald Paris, chef, Groupe des ressources humaines; Gordon Wilson, spécialiste en matière de législation. De l'Association des pilotes d'Air Canada: capitaine Richard Sowden, président, Service de la tactique et de la sécurité aérienne; Peter Foster, gérant, Service de la tactique et de la sécurité aérienne. De l'Association de transport aérien du Canada: Philippe Sureau, président du conseil d'administration.

Le président présente le premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure à la suite de la séance qui a eu lieu à 9 h aujourd'hui.

Il est convenu, — Que les recommandations suivantes soient adoptées:

1. Le calendrier prévu des séances consacrées au projet de loi C-20.

2. Que le Comité retienne les services de David Cuthbertson pour l'aider dans son travail et qu'il approuve que soit conclu avec lui un contrat couvrant la période du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 1997, au tarif de 350\$ par jour, pour un montant maximal de 70 000\$.

3. Que le Comité approuve le budget proposé de 89 600 \$ pour la période allant du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 1997 et que le président soit autorisé à présenter ce budget au Comité de liaison.

4. Que, lors de l'interrogatoire des témoins, à toute séance du Comité permanent, cinq minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

The Order of Reference dated March 25, 1996 being read as follows:

ORDERED: That Bill C-20 be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Nick Mulder made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:00 o'clock noon, the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 18, 1996
(Meeting No. 3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Brent St. Denis for Joe Fontana.

Other Members present: Paul Crête, Michel Guimond and Bernard St-Laurent.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Air Line Pilots Association: Captain Don Johnny, President; Frank Flood, Deputy Headquarters Chairman, Technical and Air Safety Division. From the Saskatchewan Aviation Council: David Eckmire, President. From Aerospace Industries Association of Canada: Peter Smith, President. From "Association québécoise des transporteurs aériens": Brian Jenner, President and Chief executive officer. From the Central Air Carriers Association: Dorothy McDonald, Director; Al Nimo, Chief Pilot, Keewatin Air.

The Committee resumed consideration of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services

Captain Don Johnny made an opening statement and, with Frank Flood, answered questions.

David Eckmire made an opening statement and answered questions.

Peter Smith made an opening statement and answered questions.

Brian Jenner made an opening statement and answered questions.

Dorothy McDonald made an opening statement and answered questions.

At 11:30 o'clock a.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

At 12:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Lecture de l'ordre de renvoi du 25 mars 1996 est donnée en ces termes:

Il est ordonné, — Que le projet de loi C-20 soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Nick Mulder fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 18 AVRIL 1996
(Séance n° 3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 03, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Brent St. Denis pour Joe Fontana.

Autres députés présents: Paul Crête, Michel Guimond et Bernard St-Laurent.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de ligne: Capitaine Don Johnny, président; Frank Flood, vice-président à l'administration centrale, Service technique et sécurité. De la «Saskatchewan Aviation Council»: David Eckmire, président. De l'Association des industries aérospatiales du Canada: Peter Smith, président. De l'Association québécoise des transporteurs aériens: Brian Jenner, président et chef de direction. Du «Central Air Carriers Association»: Dorothy McDonald, directrice; Al Nimo, chef pilote, «Keewatin Air».

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Le capitaine Don Johnny fait une déclaration et, avec Frank Flood, répond aux questions.

David Eckmire fait une déclaration et répond aux questions.

Peter Smith fait une déclaration et répond aux questions.

Brian Jenner fait une déclaration et répond aux questions.

Dorothy McDonald fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 30, par consentement unanime, le Comité décide le huis clos.

À 12 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

MONDAY, APRIL 22, 1996

(Meeting No. 4)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:16 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Other Members present: Paul Crête, Gerry Byrne and Ovid Jackson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From the Treasury Board of Canada Secretariat: Ronald Duhamel, M.P., Chair, Parliamentary Working Group, Improved Reporting to Parliament Project; Tom Hopwood, Director, Improved Reporting to Parliament Project, Programs Branch; Brian Pagan, Deputy Director, Improved Reporting to Parliament Project.

In accordance with Standing Order 108(2), a briefing session on Main Estimates 1996-97 "Improved Reporting to Parliament" by officials of the Treasury Board of Canada Secretariat.

Ron Duhamel and Tom Hopwood made opening statements and, with Brian Pagan, answered questions.

At 3:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 23, 1996

(Meeting No. 5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Owners and Pilots Association: Harold Butler, President; Ken McNeill, Vice-President; Frank Hofmann, Vice-President; John Bogie, Founding President; Bill Peppler, General Manager. *From the Canadian Business Aircraft Association:* John David Lyon, President and CEO. *From the Pan-Arctic Inuit Logistics Corporation:* Fred Hunt, President; Don Axford, Acting General Manager (PAIL); Paul Lalonde, Lawyer. *From the Council of Air Transport Association:* John Jenner, Chairman of the Board of Directors. *From the Inuit Tapirisat of Canada:* Rosemarie Kuptana, President. *From the Aircraft Operations Group Association:* R.L. Richardson, President; Ken Moody, Aircraft Operations Group Association, NAVCAN Pilots.

The Committee resumed consideration of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services.

LE LUNDI 22 AVRIL 1996

(Séance n° 4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 16, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Autres députés présents: Paul Crête, Gerry Byrne et Ovid Jackson.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: Du Secrétariat du Conseil du Trésor: Ronald Duhamel, député, président, Groupe de travail parlementaire, Projet d'amélioration des rapports au Parlement; Tom Hopwood, directeur, Projet d'amélioration des rapports au Parlement, Direction des programmes; Brian Pagan, sous-directeur, Projet d'amélioration des rapports au Parlement.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, une séance d'information sur la «Présentation améliorée des rapports au Parlement», Budget des dépenses 1996-1997, par des représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Ron Duhamel et Tom Hopwood font des déclarations et, avec Brian Pagan, répondent aux questions.

À 15 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 23 AVRIL 1996

(Séance n° 5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la «Canadian Owners and Pilots Association»: Harold Butler, président; Ken McNeill, vice-président; Frank Hofmann, vice-président; John Bogie, président fondateur; Bill Peppler, gérant général. *De la «Canadian Business Aircraft Association»:* John David Lyon, président et directeur général. *De la «Pan-Arctic Inuit Logistics Corporation»:* Fred Hunt, président; Don Axford, directeur général intérimaire (PAIL); Paul Lalonde, avocat. *De l'Association québécoise des transporteurs aériens inc.:* Brian Jenner, président. *De Inuit Tapirisat du Canada:* Rosemarie Kuptana, présidente. *De l'Association du groupe des opérations d'aéronefs:* R.L. Richardson, président; Ken Moody, Association du groupe des opérations d'aéronefs, pilotes NAVCAN.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Harold Butler and Ken McNeill made opening statements and answered questions.

John David Lyon made an opening statement and answered questions.

Fred Hunt made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Brian Jenner made an opening statement and, with John Lyon, answered questions.

Rosemarie Kuptana made an opening statement and, with Paul Lalonde, answered questions.

R.L. Richardson made an opening statement and, with Ken Moody, answered questions.

At 11:58 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 23, 1996

(Meeting No. 6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk and Jim Jordan.

Other Member present: Pierre de Savoye.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From NAV Canada Bargaining Agents Association: Robert Desfonds, President; *From Canadian Air Traffic Control Association:* Dave Lewis, President; *From the Professional Institute of the Public Service of Canada:* Dave Primeau, Pension and Benefits Specialist,

The Committee resumed consideration of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services

Robert Desfonds and Dave Lewis made opening statements and, with Dave Primeau, answered questions.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 25, 1996

(Meeting No. 7)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Other Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Harold Butler et Ken McNeill font des déclarations et répondent aux questions.

John David Lyon fait une déclaration et répond aux questions.

Fred Hunt fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Brian Jenner fait une déclaration et, avec John Lyon, répond aux questions.

Rosemarie Kuptana fait une déclaration et, avec Paul Lalonde, répond aux questions.

R.L. Richardson fait une déclaration et, avec Ken Moody, répond aux questions.

À 11 h 58, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 23 AVRIL 1996

(Séance n° 6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk et Jim Jordan.

Autre député présent: Pierre de Savoye.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: De l'Association des syndicats de NAV Canada: Robert Desfonds, président. De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien: Dave Lewis, président. De l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada: Dave Primeau, spécialiste en matière de pension et d'avantages sociaux.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Robert Desfonds et Dave Lewis font des déclarations et, avec Dave Primeau, répondent aux questions.

À 16 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 25 AVRIL 1996

(Séance n° 7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Autre député présent: Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Witnesses: From Air Canada: Geoffrey Elliot, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations. *From the Canadian Airports Council:* David Dover, Chairman; Ernie Caron, Vice-Chairman. *From the Greater Toronto Airport Authority:* Steve Shaw, Director of Strategic Planning; Don Ross, Legal Council. *From NAV Canada:* Ken Copeland, President and CEO; John Crichton, Chairman. Michel Vennat. *From the Office of the Privacy Commissioner of Canada:* Bruce Phillips, Privacy Commissioner of Canada.

The Committee resumed consideration of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services

Geoffrey Elliot made an opening statement and answered questions.

David Dover and Steve Shaw made opening statements and, with Ernie Caron and Don Ross, answered questions.

At 10:30 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:20 o'clock a.m., the sitting resumed.

John Crichton, Michel Vennat and Ken Copeland made opening statements and answered questions.

Bruce Phillips made an opening statement and answered questions.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 30, 1996

(Meeting No. 8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met jointly with the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food at 9:05 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, Reg Alcock (Chair of the Standing Committee on Transport) and Lyle Vanclicf (Chair of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food), presiding.

Members of the Standing Committee on Transport present: Reg Alcock, Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Jordan and Stan Keyes.

Members of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food present: Murray Calder, Jean-Guy Chrétien, Wayne Easter, Elwin Hermanson, Jean Landry, Glen McKinnon, Jerry Pickard, Julian Reed, Lyle Vanclicf and Rose-Marie Ur.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, David Cuthbertson, Sonia Dakers, and Jean-Denis Fréchette, Research Officers.

Appearing: The Honourable David Anderson, Minister of Transport.

Witnesses: From Transport Canada: Nick Mulder, Deputy Minister; Kristine Burr, Director General, Surface Policy and Programs. *From Agriculture and Agri-Food Canada:* Howard Migie, Director General, Western Grain Transportation Review. *From CN:* Sandi Mielitz, Vice-President, Western Region.

Témoins: De Air Canada: Geoffrey Elliot, vice-président principal, Affaires de la société et relations avec le gouvernement. *Du Conseil canadien des aéroports:* David Dover, président; Ernie Caron, vice-président. *Du «Greater Toronto Airport Authority»:* Steve Shaw, directeur de la planification stratégique; Don Ross, conseiller juridique. *De NAV Canada:* Ken Copeland, président et directeur général; John Crichton, président. Michel Vennat. *Du Bureau du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada:* Bruce Phillips, commissaire à la vie privée du Canada.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Geoffrey Elliot fait une déclaration et répond aux questions.

David Dover et Steve Shaw font des déclarations et, avec Ernie Caron et Don Ross, répondent aux questions.

À 10 h 30, la séance est suspendue.

À 11 h 20, la séance reprend.

John Crichton, Michel Vennat et Ken Copeland font des déclarations et répondent aux questions.

Bruce Phillips fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 30 AVRIL 1996

(Séance n° 8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit conjointement avec le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, aujourd'hui à 9 h 05, dans la pièce 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Reg Alcock (*président du Comité permanent des transports*) et de Lyle Vanclicf (*président du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire*).

Membres du Comité permanent des transports présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membres du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire présents: Murray Calder, Jean-Guy Chrétien, Wayne Easter, Elwin Hermanson, Jean Landry, Glen McKinnon, Jerry Pickard, Julian Reed, Lyle Vanclicf et Rose-Marie Ur.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, David Cuthbertson, Sonia Dakers et Jean-Denis Fréchette, attachés de recherche.

Comparaît: L'honorable David Anderson, ministre des Transports.

Témoins: De Transports Canada: Nick Mulder, sous-ministre; Kristine Burr, directrice générale, Politique de surface et programmes. *D'Agriculture et Agro-alimentaire Canada:* Howard Migie, directeur général, Programme de réforme pour le système de transport. *Du CN:* Sandi Mielitz, vice-président, région de l'Ouest.

In accordance with their mandate under Standing Order 108(2), the Committees commenced consideration of issues related to the sale of the Hopper Car Fleet and its impact on agriculture and the agri-food industry.

The Minister of Transport and the Deputy Minister made opening statements and, with the witnesses, answered questions.

Sandi Mielitz made an opening statement and answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committees adjourned to the call of the Chairs.

THURSDAY, MAY 2, 1996
(Meeting No. 9)

[Text]

The Standing Committee on Transport met jointly with the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food at 9:03 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, Reg Alcock (Chair of the Standing Committee on Transport) and Lyle Vanclief (Chair of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food), presiding.

Members of the Standing Committee on Transport present: Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Members of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food present: Mark Assad, Jean-Guy Chrétien, Wayne Easter, Elwin Hermanson, Jake E. Hoeppner, Jean Landry, Glen McKinnon, Jerry Pickard and Rose-Marie Ur.

Other Members present: Marlene Cowling, Ovid Jackson and Georgette Sheridan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, David Cuthbertson, Sonia Dakers and Jean-Denis Fréchette, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Pacific Railways: Rick Sallee, Vice-President, Agri-Products and Coal Group; Dennis Apedale, Vice-President, Government and Public Affairs. *From the Senior Executive Officers' Group:* Bruce Johnson, Chair of SEO Group and General Manager, Grain Group Saskatchewan Wheat Pool; Rick Sallee, Vice-President Agri-Products and Coal, Canadian Pacific Railways; Curtis Simms, Farmer Representative, Canadian Pacific Railways. *From the Producer Car Coalition:* Sinclair Harrison, President; Art Macklin, Canadian Wheat Board Advisory Committee; Les Jacobsen, Keystone Agricultural Producers. *From the Ontario Producer Car Coalition:* John Andres, Chairman, Ontario Soybean Growers' Marketing Board; Ken Nixon, First Vice-Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board; Gus Sonneveld, Second Vice-Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board; William McClounie, Secretary-Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board. Brian Doidge, Market Analyst, Ontario Corn Producers' Association.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), consideration of issues related to the sale of the Hopper Car Fleet and its impact on agriculture and the agri-food industry.

Rick Sallee made an opening statement and, with Dennis Apedale, answered questions.

Conformément au mandat que leur confère l'article 108(2) du Règlement, les Comités entreprennent l'examen des questions relatives à la vente des wagons-trémies et à leur impact sur l'agriculture et l'industrie agroalimentaire.

Le ministre des Transports et le sous-ministre font des déclarations et, avec les témoins, répondent aux questions.

Sandi Mielitz fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 heures, les Comités s'ajournent jusqu'à nouvelle convocation des présidents.

LE JEUDI 2 MAI 1996
(Séance n° 9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit conjointement avec le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, aujourd'hui à 9 h 03, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Reg Alcock (*président du Comité permanent des transports*) et de Lyle Vanclief (*président du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire*).

Membres du Comité permanent des transports présents: Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire présents: Mark Assad, Jean-Guy Chrétien, Wayne Easter, Elwin Hermanson, Jake E. Hoeppner, Jean Landry, Glen McKinnon, Jerry Pickard et Rose-Marie Ur.

Autres députés présents: Marlene Cowling, Ovid Jackson et Georgette Sheridan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, David Cuthbertson, Sonia Dakers et Jean-Denis Fréchette, attachés de recherche.

Témoins: Des Chemins de fer Canadien Pacifique: Rick Sallee, vice-président, Groupe produits agricoles et charbon; Dennis Apedale, vice-président, Gouvernement et Affaires publiques. *Du Groupe de cadres supérieurs:* Bruce Johnson, président du groupe «SEO» et directeur général du Groupe des grains, «Saskatchewan Wheat Pool»; Rick Sallee, vice-président, Groupe produits agricoles et charbon; Curtis Simms, représentant des cultivateurs, Chemins de fer Canadien Pacifique. *De la «Producer Car Coalition»:* Sinclair Harrison, président; Art Macklin, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé; Les Jacobsen, «Keystone Agricultural Producers». *De la «Ontario Producer Car Coalition»:* John Andres, président du «Ontario Soybean Growers Marketing Board»; Ken Nixon, premier vice-président, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board»; Gus Sonneveld, deuxième vice-président, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board»; William McClounie, secrétaire-gérant, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board». Brian Doidge, analyste des marchés, «Ontario Corn Producers' Association».

Conformément au mandat que leur confère l'article 108(2) du Règlement, les Comités entreprennent l'examen des questions relatives à la vente des wagons-trémies et à leur impact sur l'agriculture et l'industrie agroalimentaire.

Rick Sallee fait une déclaration et, avec Dennis Apedale, répond aux questions.

Bruce Johnson made an opening statement and, with the witnesses, answered questions.

Sinclair Harrison made an opening statement and, with the witnesses, answered questions.

Brian Doidge and Gus Sonneveld made opening statements and answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 7, 1996

(Meeting No. 10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:06 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chair, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Members present: Paul Crête for André Caron; Tony Valery, Julian Reed and John Loney for Joe Fontana.

Other Member present: Stéphane Tremblay.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Glen McDougall, Deputy Chief Negotiator, ANS Negotiating Team; Daniel Paris, Senior Negotiator, Human Resources Panel,

The Committee resumed consideration of Bill C-20, An Act respecting the commercialization of civil air navigation services.

The Chair called for Clause-by-Clause.

Clause 1 was allowed to stand pursuant to Standing Order 75 (1).

On Clause 2

Paul Crête moved, — That Clause 2, be amended by replacing line 26, on page 2, with the following:

“y flow of air traffic, but does not include air traffic control on the manoeuvring area, except where there is an agreement with the operator of the aerodrome for that purpose.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 2, be amended by replacing line 36, on page 5, with the following:

“Designation of assets

(3) The Minister may, with the approval of the standing committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation, designate any asset”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 2, be amended by replacing lines 41 to 44, on page 5, with the following:

Bruce Johnson fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

Sinclair Harrison fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

Brian Doidge et Gus Sonneveld font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 7 mai 1996

(Séance n° 10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 06, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Paul Crête pour André Caron; Tony Valery, Julian Reed et John Loney pour Joe Fontana.

Autre député présent: Stéphane Tremblay.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Glen McDougall, sous-négociateur en chef, équipe de négociation ANS; Daniel Paris, négociateur principal, Comité des ressources humaines.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-20, Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Le président met le projet de loi en délibération, article par article.

L'article 1 est réservé conformément à l'article 75(1) du Règlement.

Article 2

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution à la ligne 17, page 3, de ce qui suit:

«véhicules sur les aires de manoeuvre, à l'exception du contrôle de la circulation des aéronefs dans l'aire de manoeuvre, sauf lorsqu'il y a entente avec un exploitant d'un aéroport à cet effet.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, à la ligne 32, page 5, de ce qui suit:

«Designation des biens

(3) Le ministre peut, avec l'approbation du comité de la Chambre des communes habituellement chargé des questions relatives au transport, parmi les biens sous»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, aux lignes 36 à 39, page 5, de ce qui suit:

(4) Subject to subsection (4.1), the Minister may establish a list setting out the name of every person employed in the Public Service whom the Minister designates for the purposes of this Act.

(4.1) The Minister shall not place the name of any employee on the list referred to in subsection (4) in respect of whom the Minister has not received the approval of the trade union representing the employee."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 2, be amended by replacing lines 1 to 6, on page 6, with the following:

"Designation of northern or remote services"

(5) Before the transfer date and with the approval of the Standing Committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation, the government of each province, with respect to its own province, or the Minister, may designate as designated northern or remote services any civil air navigation services that are provided at or in respect of such northern or remote locations as are specified by the Minister or a government of a province in respect of locations in that province."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 2 carried.

By unanimous consent, Clauses 3 to 11 carried.

On Clause 12

Paul Mercier moved, — That Clause 12, be amended by adding after line 30, on page 9, the following:

"Definition of "interested persons"

(2.1) For the purposes of subsection (2), "interested persons" includes

- (a) any group representing passengers who have notified the Minister in writing of their desire to be consulted under subsection (2);
- (b) the standing committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation; and
- (c) the Agency."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 12 carried on division.

Clause 13 carried.

On Clause 14

Paul Mercier moved, — That Clause 14, be amended by

(a) replacing line 1, on page 10, with the following:

"14.(1) Subject to subsection (2), the Corporation may, in accordance"; and

(b) by adding the following after line 12, on page 10:

"(2) The Corporation shall not do anything mentioned in subsection (1) except to the extent that it does not conflict with any of the duties and obligations incumbent upon an

(4) Sous réserve du paragraphe (4.1), le ministre peut établir une liste comportant les noms des personnes employées dans la fonction publique que le ministre désigne pour l'application de la présente loi.

(4.1) Le ministre ne porte à la liste visée au paragraphe (4) que les seuls noms d'employés pour lesquels le ministre a reçu l'assentiment à cet égard de l'organisation syndicale représentant ces employés.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 7, page 6, de ce qui suit:

«Services aux régions nordiques ou éloignées»

(5) Avec l'approbation du comité de la Chambre des communes habituellement chargé des questions relatives au transport, le gouvernement de chaque province—dans les limites de territoire qu'il administre—ou le ministre peut, avant la date de cession, désigner, parmi les services de navigation aérienne civile fournis, sur place ou à distance, aux régions nordiques ou éloignées de la province que le ministre ou le gouvernement de la province détermine, ceux qui, pour l'application de la présente loi, sont considérés nordiques ou des services aux régions éloignées.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 2 est adopté.

Par consentement unanime, les articles 3 à 11 sont adoptés.

Article 12

Paul Mercier propose, — Que l'article 12 soit modifié par l'ajout après la ligne 24, page 9, de ce qui suit:

«Définition de «personne intéressée»

(2.1) Pour l'application du paragraphe (2), «personne intéressée» s'entend notamment:

- a) de toute organisation représentant des passagers ayant avisé par écrit le ministre de son désir d'être consultée dans le cadre du paragraphe (2);
- b) du comité permanent de la Chambre des communes habituellement chargé de l'étude des questions de transport;
- c) de l'Office.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 12 est adopté avec dissidence.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Paul Mercier propose, — Que l'article 14 soit modifié par substitution, à la ligne 3, page 1, de ce qui suit:

«14. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la société peut, si elle se conforme aux;

Par l'ajout, après la ligne 14, page 10, de ce qui suit:

«(2) La société ne peut mettre en oeuvre une proposition de modification visée au paragraphe (1) que dans la mesure où elle n'entre en conflit avec aucun des devoirs et

operator of an aerodrome under an agreement or lease with Her Majesty in right of Canada or to the extent that it does not have the effect of preventing an operator of an aerodrome from complying with such duties or obligations.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 14 carried.

On Clause 15

Paul Crête moved, — That Clause 15, be amended by replacing line 18, on page 10, with the following:

“cant group of users or an operator of an aerodrome in a material way, the”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 15, be amended by replacing lines 28 to 40, on page 10 and lines 1 to 2, on page 11, with the following:

“How notice is to be given

(3) A copy of the notice shall be

(a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal;

(b) sent, by mail and by electronic means

(i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal,

(ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the proposal, and

(iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their desire to receive notices or announcements under this Act; and

(c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet after paragraphs (a) and (b) have been complied with.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Gouk moved, — That the amendment be further amended by deleting subsections (b) and (c).

The question being put on the amendment to the amendment, it was negatived.

Clause 15 carried.

On New Clause 15.1

Paul Crête moved, — That New Clause 15.1 be amended by adding after line 2, on page 11, the following new Clause:

“15.1 The Corporation shall not do anything mentioned in subsection 14(1) without first consulting

(a) a significant group of users; and

(b) any operator of an aerodrome who, in the opinion of the Corporation, will be affected in a material way by the proposal.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

obligations qui incombent à un exploitant d’aérodrome en vertu d’une entente ou d’un bail avec Sa Majesté du chef du Canada ou dans la mesure où elle n’a pas pour effet d’empêcher l’exploitant d’aérodrome de respecter de tels devoirs ou obligations.»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 14 est adopté.

Article 15

Paul Crête propose, — Que l’article 15 soit modifié par substitution, à la ligne 21, page 10, de ce qui suit:

«groupe important d’usagers ou pour un exploitant d’aérodrome.»

Après débat, l’amendement mis aux voix, est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l’article 15 soit modifié par substitution, aux lignes 27 à 36, page 10, de ce qui suit:

«Publication

(3) Le préavis est:

a) publié dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l’avis de la société, seront touchées par la proposition;

b) envoyé par courrier ou par voie électronique à la fois:

i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l’avis de la société, sera touchée par la proposition,

ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l’avis de la société, seront touchés par la proposition,

iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;

c) en dernier lieu, inscrit en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet.»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Gouk propose, — Que l’amendement soit modifié par la suppression des paragraphes (b) et (c).

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 15 est adopté.

Nouvel article 15.1

Paul Crête propose, — Qu’on modifie le projet de loi C-20, par l’ajout, après la ligne 36, page 10, du nouvel article suivant:

«15.1 La société ne peut mettre en oeuvre une proposition visée à l’article 14 sans avoir préalablement consulté à la fois:

a) un groupe important d’usagers;

b) tout exploitant d’aérodrome qui, de l’avis de la société, sera touché de façon significative par la proposition.»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

Clauses 16 and 17 carried.

On Clause 18

Paul Crête moved, — That Clause 18, be amended by replacing lines 32 to 44, on page 11 and lines 1 to 7, on page 12, with the following:

“How notice is to be given

- (3) A copy of the notice shall be
 - (a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal;
 - (b) sent, by mail and by electronic means
 - (i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal,
 - (ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the proposal, and
 - (iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their desire to receive notices or announcements under this Act;
 - (c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet; and
 - (d) sent, by mail or by electronic means, to the government of every province that is affected by the proposal after paragraphs (a), (b) and (c) have been complied with.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 18 carried.

On New Clause 18.1

Paul Crête moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 7, on page 12, the following new Clause:

“Duty of the Corporation

18.1 Before the Corporation proposes to terminate or reduce designated northern or remote services, it shall ensure that implementation of the proposal will be unlikely to have significant, adverse social and economic repercussions for the regions affected.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Paul Crête
Jim Gouk

Paul Mercier—(3)

NAYS

Joe Comuzzi
Charles Hubbard
Jim Jordan

Stan Keyes
Julian Reed—(5)

Clauses 19 and 20 carried.

Les articles 16 et 17 sont adoptés.

Article 18

Paul Crête propose, — Qu'on modifie le projet de loi C-20, à l'article 18, par substitution, aux lignes 28 à 40, page 11, de ce qui suit:

«Publication

- (3) Le préavis est:
 - a) publié dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l'avis de la société, seront touchées par la proposition;
 - b) envoyé par courrier ou par voie électronique à la fois:
 - i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l'avis de la société, sera touchée par la proposition,
 - ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l'avis de la société, seront touchés par la proposition,
 - iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;
 - c) inscrit en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet;
 - d) en dernier lieu, envoyé, par courrier ou par voie électronique, au gouvernement de chaque province touchée par la proposition.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 18 est adopté.

Nouvel article 18.1

Paul Crête propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par adjonction, après la ligne 14, page 10, du nouvel article suivant:

«Obligation de la société

18.1 La société doit avant de faire une proposition de modification afin de réduire ou de supprimer des services aux régions nordiques ou éloignées s'assurer que la mise en oeuvre de la proposition n'aura vraisemblablement pas de conséquence socio-économique désavantageuse importante pour les régions touchées.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:

POUR:

Paul Crête
Jim Gouk

Paul Mercier—(3)

CONTRE:

Joe Comuzzi
Charles Hubbard
Jim Jordan

Stan Keyes
Julian Reed—(5)

Les articles 19 et 20 sont adoptés.

On Clause 21

Paul Crête moved, — That Clause 21, be amended by replacing lines 11 to 31, on page 13, with the following:

“How announcement is to be made

- (3) A copy of the announcement shall be
 - (a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal;
 - (b) sent by mail and by electronic means
 - (i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the proposal,
 - (ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the proposal, and
 - (iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their desire to receive notices or announcements under this Act;
 - (c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet; and
 - (d) sent, by mail, or by electronic means to the government of every province affected by the proposal after paragraphs (a), (b) and (c) have been complied with.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 21 carried on division.

Clause 22 carried.

On Clause 22

Paul Mercier moved, — That Clause 23, be amended by replacing line 45, on page 13, with the following:

“year after the transfer date, after consultation with those users, operators of aerodromes, representatives of municipalities, the federal government or provincial governments and interested persons who have notified the Corporation in writing of their desire to be consulted, establish policies”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Mercier moved, — That Clause 23, be amended by replacing lines 6 and 7, on page 14, with the following:

“(3) The Corporation may revise its level of service policies from time to time after consultation with those users, operators of aerodromes, representatives of municipalities, the federal government or provincial governments and interested persons whom, in the opinion of the Board of Directors of the Corporation acting reasonably and in good faith, the revision of such policies is likely to affect in a material way.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Article 21

Paul Crête propose, — Qu'on modifie le projet de loi C-20, à l'article 21, par substitution, aux lignes 9 à 21, page 13, de ce qui suit:

«Publication

- (3) L'annonce est:
 - a) publiée dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l'avis de la société, seront touchées par la proposition;
 - b) envoyée par courrier ou par voie électronique à la fois:
 - i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l'avis de la société, sera touchée par la proposition,
 - ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l'avis de la société, seront touchés par la proposition,
 - iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;
 - c) inscrite en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet;
 - d) en dernier lieu, envoyée, par courrier ou par voie électronique, au gouvernement de chaque province touchée par la proposition.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 21 est adopté avec dissidence.

L'article 22 est adopté.

Article 23

Paul Mercier propose, — Que l'article 23 soit modifié, par substitution, aux lignes 31 et 32, page 13, de ce qui suit:

«23.(1) La société établit, dans l'année qui suit la date de cession, après consultation de ceux des usagers, des exploitants d'aérodrome, des représentants d'une municipalité, du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux et des intéressés qui ont avisé la société, par écrit, de leur désir d'être consultés, les règles»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Mercier propose, — Que l'article 23 soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 14, de ce qui suit:

«(3) La société peut réviser les règles après consultation de ceux des usagers, des exploitants d'aérodrome, des représentants d'une municipalité, du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux qui, d'après le conseil d'administration de la société se prononçant raisonnablement et en toute bonne foi, subiraient des conséquences significatives d'une révision de ces règles.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Mercier moved,—That Clause 23, be amended by replacing lines 11 to 23, on page 14, with the following:

“(5) Where a person requests civil air navigation services in excess of the levels provided for in the level of service policies and the person agrees in writing to pay the difference between the cost of the services to the Corporation and the anticipated revenues, based on reasonable and prudent projections, from the charges imposed by the Corporation for the services, the Corporation shall provide the services unless the majority of users affected by the services refuse them and show that provision of the services will have significant, adverse consequences for the users.

(6) For the purposes of subsection (5), the words “adverse consequences” do not include the effect on competition among users arising from the provision of services in excess of policy levels.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Jordan moved,—That Clause 23, be amended by striking Strike out lines 17 to 20, on page 14, and substitute the following therefor:

“that a majority of the users who will be affected in a material way by the provision of the additional services agree to the provision of the additional services; and”

Add immediately after line 23, on page 14, the following:

“(6) For the purpose of paragraph (5)(a), a user shall be considered to be affected by the provision of additional services only if, in the opinion of the Board of Directors of the Corporation acting reasonably and in good faith, the user is likely to use the additional services, pay more for the service that is to be increased or experience a change in service as a result of the provision of the additional services.

(7) Before establishing level of service policies or revising those policies, the Corporation shall give notice of its proposal to establish or revise the policies, as the case may be, in accordance with subsections 15(2) and (3)”.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Jordan moved,—That in the English version only, lines 21 to 23, be deleted.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 23, as amended, carried on division.

On Clause 24

Paul Crête moved,—That Clause 24, be amended by replacing line 25, on page 14, with the following:

“recommendation of the Minister or the standing committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation, may give di—”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 24 carried on division.

Clauses 25 to 31 carried.

Paul Mercier propose,—Que l'article 23 soit modifié par substitution, aux lignes 11 à 20, page 14, de ce qui suit:

«(5) Lorsqu'une personne demande des services de navigation aérienne civile au-delà des niveaux établis dans les règles et que cette personne s'engage par écrit à rembourser à la société la différence entre le coût de ces services pour la société et les recettes anticipées. À d'après un calcul raisonnable. À découlant de l'imposition par la société de redevances sur ces services, la société fournit ces services à moins que la majorité des usagers touchés par ces services ne les refusent et ne démontrent que la fourniture de ces services aura d'importantes conséquences défavorables pour les usagers.

(6) Pour l'application du paragraphe (5), le terme «conséquences défavorables» ne comprend pas les effets sur la concurrence entre les usagers découlant de la fourniture de services supplémentaires.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Jordan propose,—Que l'article 23 soit modifié par substitution, aux lignes 15 à 20, page 14 de ce qui suit:

«montre qu'une majorité des usagers qui seront touchés de façon significative par la fourniture de services supplémentaires est favorable à ce projet et que la personne s'engage par écrit à payer le supplément.»

Par l'ajout, immédiatement après la ligne 20, page 14, de ce qui suit:

«(6) Pour l'application du paragraphe (5), est réputé touché par la fourniture de services supplémentaires l'utilisateur qui, de l'avis du conseil d'administration de la société se prononçant raisonnablement et en toute bonne foi, utilisera vraisemblablement ces services, paiera vraisemblablement un supplément pour les obtenir ou n'obtiendra vraisemblablement pas les mêmes services du fait des services supplémentaires.

(7) La société donne un préavis des règles qu'elle propose d'établir ou qu'elle se propose de réviser conformément aux paragraphes 15(2) et (3).»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Jordan propose,—Que, dans la version anglaise seulement, les lignes 21 à 23, page 14, soient retranchées.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 23 ainsi modifié est adopté.

Article 24

Paul Crête propose,—Que l'article 24 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 14, de ce qui suit:

«mandation du ministre ou du comité de la Chambre des communes habituellement chargé des questions relatives au transport, ordonner à la société»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 24 est adopté avec dissidence.

Les articles 25 à 31 sont adoptés.

On Clause 32

Paul Crête moved, — That Clause 32, be amended by deleting lines 6 to 17, on page 16.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Charles Hubbard moved, — That Clause 32, be amended by striking out line 8, on page 16, and substitute the following therefor:

“(a) on a user who is a person acting under the authority of”

Add immediately after line 29, on page 16, the following:

“(6) The Telecommunications Act does not apply in respect of any charges imposed by the Corporation pursuant to this Act.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 32 as amended carried.

Clauses 33 and 34 carried.

On Clause 35

Paul Crête moved, — That Clause 35, be amended by

(a) replacing lines 22 to 27, on page 17, with the following:

“(c) subject to paragraph (d.1), charges for the same services must not differentiate between domestic and international flights of air carriers;

(d) subject to paragraph (d.1), charges for the same services must not differentiate among Canadian air carriers or among foreign air carriers;

(d.1) charges for foreign air carriers flying through Canadian airspace without landing in an aerodrome in Canada shall be considerably higher than charges for the same services to small Canadian air carriers so that a significant portion of the amounts collected from charges for services to foreign air carriers flying through Canadian airspace without landing at an aerodrome in Canada can be used to reduce charges for the same services to small Canadian air carriers;” and

(b) adding the following after line 31, on page 19:

“Definition of “small Canadian air carriers”

(9) For the purposes of paragraph (1)(d), “small Canadian air carriers” has the meaning it has in the regulations made under this Act.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 35 carried on division.

On Clause 36

Paul Crête moved, — That Clause 36, be amended by replacing lines 8 to 25, on page 20, with the following:

“How notice is to be given

(3) A copy of the notice shall be

(a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge;

Article 32

Paul Crête propose, — Que l'article 32 soit modifié par la suppression des lignes 7 à 16, page 16.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Charles Hubbard propose, — Que l'article 32 soit modifié par substitution, à la ligne 9, page 16, de ce qui suit:

«sager qui est une personne autorisée par le ministre de la Défense»

Par l'ajout, immédiatement après la ligne 28, page 16, de ce qui suit:

«(6) La Loi sur les télécommunications ne s'applique pas aux redevances imposées par la société en vertu de la présente loi.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 32 ainsi modifié est adopté.

Les articles 33 et 34 sont adoptés.

Article 35

Paul Crête propose, — Que l'article 35 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 22 à 30, page 17, de ce qui suit:

c) sous réserve de l'alinéa d.1), le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;

d) sous réserve de l'alinéa d.1), le tarif s'applique de la même façon à l'égard du même service, à tous les transporteurs aériens canadiens, d'une part, et, d'autre part, à tous les transporteurs aériens étrangers;

d.1) le tarif établi pour un service à rendre aux transporteurs aériens étrangers évoluant dans l'espace aérien canadien sans toutefois atterrir à un aéroport au Canada doit être largement supérieur au tarif établi pour un même service à rendre aux petits transporteurs aériens canadiens de sorte qu'une partie importante des sommes recueillies par l'imposition des tarifs pour un service à rendre aux transporteurs aériens étrangers évoluant dans l'espace aérien canadien sans toutefois atterrir à un aéroport au Canada servent à réduire les tarifs à établir pour un même service à rendre aux petits transporteurs aériens canadiens; »

b) par l'ajout, après la ligne 33, page 19, de ce qui suit:

«Définition de «petits transporteurs aériens canadiens»

(9) Pour l'application de l'alinéa (1)d), «petits transporteurs aériens canadiens» s'entend au sens du règlement d'application de la présente loi.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 35 est adopté avec dissidence.

Article 36

Paul Crête propose, — Que l'article 36 soit modifié par substitution, aux lignes 4 à 15, page 20, de ce qui suit:

«Publication

(3) Le préavis est:

a) publié dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l'avis de la société, seront touchées par les redevances nouvelles ou révisées;

(b) sent, by mail and by electronic means

(i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge,

(ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the new or revised charge, and

(iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their desire to receive notices or announcements under this Act;

(c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet; and

(d) filed with the Agency after paragraphs (a), (b) and (c) have been complied with."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Clause 36 carried.

On Clause 37

Paul Crête moved, — That Clause 37, be amended by replacing lines 20 to 38, on page 21, with the following:

"How announcement is to be made

(4) A copy of the announcement shall be

(a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge;

(b) sent by mail or by electronic means

(i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge,

(ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the new or revised charge, and

(iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their

(c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet; and

(d) filed with the Agency after paragraphs (a), (b) and (c) have been complied with."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Clause 37 carried.

Clauses 38 and 39 carried.

On Clause 40

Paul Crête moved, — That Clause 40, be amended by replacing lines 16 to 34, on page 23, with the following:

"How announcement is to be made

(3) A copy of the announcement shall be

(a) published in every newspaper that primarily serves the regions that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge;

b) envoyé par courrier ou par voie électronique à la fois:

i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l'avis de la société, sera touchée par les redevances nouvelles ou révisées,

ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l'avis de la société, seront touchés par les redevances nouvelles ou révisées,

iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;

c) inscrit en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet;

d) en dernier lieu, déposé auprès de l'Office. »

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 36 est adopté.

Article 37

Paul Crête propose, — Que l'article 37 soit modifié par substitution aux lignes 12 à 23, page 21, de ce qui suit:

«Publication

(4) L'annonce est:

a) publiée dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l'avis de la société, seront touchées par les redevances nouvelles ou révisées;

b) envoyée par courrier ou par voie électronique à la fois:

i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l'avis de la société, sera touchée par les redevances nouvelles ou révisées,

ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l'avis de la société, seront touchés par les redevances nouvelles ou révisées,

iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;

c) inscrite en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet;

d) en dernier lieu, déposée auprès de l'Office.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 37 est adopté.

Les articles 38 et 39 sont adoptés.

Article 40

Paul Crête propose, — Que l'article 40 soit modifié par substitution, aux lignes 8 à 19, page 23, de ce qui suit:

«Publication

(3) L'annonce est:

a) publiée dans tous les quotidiens desservant principalement les régions qui, de l'avis de la société, seront touchées par les redevances nouvelles ou révisées;

(b) sent, by mail and by electronic means

(i) to every band council in every region that, in the opinion of the Corporation, will be affected by the new or revised charge,

(ii) to organizations representing users whose members will, in the opinion of the Corporation, be affected by the new or revised charge, and

(iii) to every user and other person who has, at least 10 days before, notified the Corporation of their desire to receive notices or announcements under this Act;

(c) posted in an electronic version in a location that is generally accessible to persons who have access to what is commonly referred to as the Internet; and

(d) filed with the Agency after paragraph (a), (b) and (c) have been complied with."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 40 carried on division.

Clauses 41 to 52 carried.

On Clause 53

Paul Crête moved, — That Clause 53, be amended by replacing lines 27 to 30, on page 26, with the following:

"Decision final

53. (1) Subject to subsections (2) to (4), a decision of the Agency pursuant to an appeal is final and binding and, notwithstanding any other Act of Parliament, no appeal lies from the decision.

(2) Within sixty days after a decision by the Agency, the Minister may, on the Minister's own motion, vary or rescind the decision or refer it back to the Agency for reconsideration of all or a portion of it.

(3) Where the Minister receives an application signed by two thousand persons within forty-five days after a decision of the Agency requesting that the decision of the Agency be referred, the Minister shall, within fifteen days after receiving the application for referral, refer the decision to the Agency for reconsideration of all or a portion of it.

(4) For greater certainty, a decision of the Agency that is referred by the Minister under subsection (2) or (3) shall not be reconsidered more than once."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 53 carried on division.

Clauses 54 to 57 carried.

On New Clauses 57.1 to 57.3

Paul Crête moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 7, on page 28, the following new Clauses:

57.1 For the purposes of this Part,

"organization" means any organization approved by the Minister consisting of at least half the Canadian air associations, each comprising no fewer than five users.

b) envoyée par courrier ou par voie électronique à la fois:

i) au conseil de bande existant dans une région qui, de l'avis de la société, sera touchée par les redevances nouvelles ou révisées,

ii) aux organisations représentant les usagers qui, de l'avis de la société, seront touchés par les redevances nouvelles ou révisées,

iii) à toute personne ayant manifesté auprès de la société, au moins 10 jours auparavant, le désir de recevoir les préavis ou annonces exigés par la présente loi;

c) inscrite en un endroit accessible sur le réseau communément appelé Internet;

d) en dernier lieu, déposée auprès de l'Office. »

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 40 est adopté avec dissidence.

Les articles 41 à 52 sont adoptés.

Article 53

Paul Crête propose, — Que l'article 53 soit modifié par substitution aux lignes 21 à 23, page 26, de ce qui suit:

«Caractère définitif de la décision

53.(1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4) et malgré toute disposition contraire dans une loi fédérale, la décision de l'Office est définitive.

(2) Dans les soixante jours qui suivent la décision de l'Office, le ministre peut, de sa propre initiative, modifier ou annuler la décision ou la renvoyer à l'Office pour réexamen de tout ou partie de celle-ci et nouvelle audience.

(3) Lorsque dans les quarante-cinq jours suivant la décision de l'Office le ministre reçoit une demande de réexamen de la décision signée par deux mille personnes, le ministre doit, dans les quinze jours de la réception de la demande de réexamen, renvoyer la décision à l'Office pour réexamen de tout ou partie de celle-ci et nouvelle audience.

(4) Il demeure entendu que la décision de l'Office ne peut faire l'objet que d'un seul réexamen à la demande du ministre en vertu du paragraphe (2) ou (3).»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 53 est adopté avec dissidence.

Les articles 54 à 57 sont adoptés.

Nouveaux articles 57.1 à 57.3

Paul Crête propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par l'ajout, après la ligne 7, page 28, des nouveaux articles suivants:

57.1 Pour l'application de la présente partie,

«organisation» s'entend de toute organisation agréée par le ministre et regroupant au moins la moitié des associations canadiennes d'aviation regroupant chacune au moins cinq usagers.

57.2 Notwithstanding any other provision in this Act, the following rules apply:

- (a) any charges, whether new or revised, imposed by the Corporation under this Act shall become effective subject to their approval by no fewer than two thirds of the members of the organization voting in accordance with rules of procedure approved by the Minister; and
- (b) any new civil air navigation service and any increase or reduction in or termination of existing services is subject to the approval of no fewer than two thirds of the members of the organization voting in accordance with rules of procedure approved by the Minister.

57.3 (1) The organization referred to in section 57.1 may hold hearings from time to time to hear representations by interested persons concerning

- (a) the imposition or revision of charges by the Corporation under this Act;
- (b) the introduction of or increase in civil air navigation services;
- (c) the reduction or termination of civil air navigation services;
- (d) the closing or relocation of facilities used to provide services in connection with civil air navigation services; and
- (e) the establishment of policies by the Corporation concerning the levels of civil air navigation services that it provides or a revision of these levels.

(2) At least twenty days before the hearing begins, the organization shall cause a notice to be sent to the Corporation containing

- (a) a statement of the purpose of the hearing;
- (b) the date, time and location of the hearing;
- (c) a statement that the organization wishes to obtain from the Corporation any information relevant to the purpose of the hearing; and
- (d) an invitation to the Corporation to participate in the hearing.

(3) The Corporation shall cause to be sent to the organization, at its request, as soon as possible and at no cost to the organization, any information relevant to the purpose of the hearing, unless the Board of Directors of the Corporation, acting reasonably and in good faith, is of the opinion that the disclosure of the information requested would have significant adverse consequences for the Corporation.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived, on the following division:

YEAS

Paul Crête
Jim Gouk

Paul Mercier—(3)

NAYS

Joe Comuzzi
Charles Hubbard

Jim Jordan
Stan Keyes—(4)

Clauses 58 to 72 carried.

57.2 Malgré toute autre disposition de la présente loi, les règles suivantes s'appliquent à celle-ci:

- a) l'entrée en vigueur de toute redevance, nouvelle ou révisée, imposée en vertu de la présente loi par la société est assujettie à l'approbation de cette redevance par au moins les deux tiers des membres de l'organisation ayant exercé leur droit de vote conformément aux règles de procédure agréées par le ministre;
- b) l'entrée en vigueur de tout nouveau service de navigation aérienne civile, de toute augmentation, réduction ou suppression de services existants est assujettie à l'approbation de ce nouveau service ou de cette augmentation, réduction ou suppression de service existant par au moins les deux tiers des membres de l'organisation ayant exercé leur droit de vote conformément aux règles de procédure agréées par le ministre.

57.3 (1) L'organisation visée à l'article 57.1 peut, en tout temps, tenir une séance afin d'entendre les observations des personnes intéressées sur les sujets suivants:

- a) l'imposition ou la révision d'une redevance par la société en vertu de la présente loi;
- b) l'ajout de services de navigation aérienne civile et l'augmentation des services existants;
- c) la réduction ou la suppression de ces services;
- d) la fermeture ou le déplacement des installations utilisées pour fournir ces services;
- e) l'établissement des règles qui régissent la société concernant les niveaux applicables aux services de navigation aérienne civile qu'elle fournit et la révision de celles-ci.

(2) L'organisation fait parvenir à la société au moins vingt jours avant le début de la séance un avis comportant les éléments suivants:

- a) l'énoncé de l'objet de la séance;
- b) la date, l'heure et le lieu de la séance;
- c) la mention que l'organisation désire obtenir de la société toute information pertinente à l'objet de la séance;
- d) une invitation à la société à participer à la séance.

(3) À la demande de l'organisation, la société lui fait parvenir, dans les meilleurs délais et sans frais, toute information pertinente à l'objet de la séance à moins que le conseil d'administration de la société se prononçant raisonnablement et en toute bonne foi est d'avis que la divulgation de l'information demandée aurait des conséquences significatives pour la société.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:

POUR:

Paul Crête
Jim Gouk

Paul Mercier—(3)

CONTRE:

Joe Comuzzi
Charles Hubbard

Jim Jordan
Stan Keyes—(4)

Les articles 58 à 72 sont adoptés.

On New Clauses 72.1 to 72.6

Paul Mercier moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 4, on page 38, the following new Clauses:

*«Protection of Whistle blowers**Definition of “wrongful act”*

72.1 For the purposes of sections 72.2 to 72.6, “wrongful Act” means an act or omission that is

(a) an offence against an Act of the Parliament of Canada or of the legislature of a province or any instrument issued under the authority of any such Act; or

(b) likely to endanger

(i) public health or the health of employees of the Corporation,

(ii) public safety or the safety of employees of the Corporation, or

(iii) the environment

72.2 An employee of the Corporation who has reason to believe that an official in the Corporation has committed or has indicated an intention to commit a wrongful act may send a report on the matter to the Minister, in writing, identifying the employee and stating the precise grounds on which the employee believes

(a) the act or omission is a wrongful act; and

(b) the act or omission has been committed or will be committed.

72.3 The Minister, on receiving a report under subsection 72.2, shall review the report, may ask the employee for further information and may make such further enquiries as are necessary in the opinion of the Minister.

72.4 (1) If the Minister is of the opinion that the matter reported

(a) is trivial or vexatious,

(b) has not and is not likely to result in the commission of a wrongful act, or

(c) was not made in good faith,

the Minister shall so advise the employee and take no further action on the matter.

(2) A report is not made in bad faith solely on the grounds that it is based on mistaken facts.

(3) If the report contains any statement the employee knew to be false or misleading at the time it was made, the Minister may determine that the report was made in bad faith.

72.5 (1) The Corporation shall not subject an employee to any disciplinary action resulting in a demotion, suspension, dismissal, financial penalty, loss of seniority, advancement or opportunity in the Corporation on the grounds of having made a report in good faith under section 72.2.

Nouveaux articles 72.1 à 72.6

Paul Mercier propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par l'ajout, après la ligne 5, page 38, des nouveaux articles suivants:

*«Protection des dénonciateurs**Définition de «abus»*

72.1 Pour l'application des articles 72.2 à 72.6, «abus» s'entend de tout acte ou omission ayant l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes:

a) il constitue une infraction à une loi fédérale, à une loi provinciale ou à un texte réglementaire pris en vertu d'une telle loi;

b) il risque de compromettre:

i) soit la santé publique ou la santé des employés de la société;

ii) soit la sécurité du public ou la sécurité des employés de la société;

iii) soit l'environnement.

72.2 Un employé de la société qui a des motifs de croire qu'une personne en autorité au sein de la société a commis ou s'apprête à commettre un abus peut transmettre par écrit au ministre une dénonciation dans laquelle il fournit son identité et indique les motifs précis qu'il a de croire qu'un acte ou une omission a été commis ou est sur le point de l'être et que cet acte ou cette omission constitue un abus.

72.3 Sur réception d'une dénonciation transmise en conformité de l'article 72.2 le ministre l'examine et peut demander des renseignements additionnels à l'employé qui la lui a transmise ou procéder à toute forme d'enquête que le ministre estime nécessaire.

72.4 (1) Le ministre peut rejeter une dénonciation s'il est d'avis:

a) qu'elle est vexatoire ou que l'objet en est trivial;

b) que son objet ne constitue pas un abus, ni ne risque de donner lieu à un abus;

c) qu'elle n'a pas été faite de bonne foi.

Dans chacun de ces cas, le ministre avise l'employé de sa conclusion et clôt le dossier de l'affaire.

(2) Une dénonciation ne procède pas de la mauvaise foi pour le seul motif qu'elle est fondée sur une erreur de fait.

(3) Si la dénonciation de l'employé comporte des déclarations que ce dernier savait fausses ou trompeuses au moment où il les a faites, le ministre peut en déduire que la dénonciation procède de la mauvaise foi.

72.5 (1) La société ne peut imposer à un employé quelque punition que ce soit sous forme de mesure disciplinaire entraînant la rétrogradation, la suspension, le congédiement, une sanction pécuniaire, la perte d'ancienneté, d'avancement ou de quelque autre avantage lié à son emploi au sein de la société, pour avoir transmis de bonne foi une dénonciation conformément à l'article 72.2.

(2) Where a person takes disciplinary action of a type described in subsection (1) against an employee within two years following receipt by the Minister of a report sent by the employee under section 72.2, the person shall be deemed, in the absence of a preponderance of evidence to the contrary, to have taken such disciplinary action against the employee solely because the employee sent the report to the Minister.

72.6 (1) A person who contravenes subsection 72.5(1) of this Act is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars. Criminal liability of officers

(2) Where the Corporation commits an offence under subsection 72.5(1), any officer, director or agent of the Corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence is a party to and guilty of the offence and is liable on summary conviction to the punishment provided for the offence, whether or not the Corporation has been prosecuted or convicted."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clauses 73 to 95 carried.

On New Clause 95.1

Paul Crête moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 36, on page 45, the following new Clause:

95.1 (1) The Minister shall lay before the House of Commons on any of the first five days on which that House is sitting after the beginning of each fiscal year a list of the rights, titles and interests of Her Majesty in right of Canada in designated civil air navigation services assets that have been sold, leased or otherwise transferred by the Minister under section 7 in the preceding fiscal year.

(2) The list referred to in subsection (1) stands permanently referred to the standing committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

On New Clause 96.1

Jim Gouk moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 39, on page 45, the following new Clause:

"Privacy Act

96.1 The Privacy Act applies to the Corporation as if it were a federal institution."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on the following division:

YEAS

Paul Crête
Jim Gouk

Charles Hubbard
Paul Mercier—(4)

NAYS

Joe Comuzzi
Jim Jordan

Stan Keyes—(3)

New Clause 96.1 carried.

(2) Quiconque impose à un employé une mesure disciplinaire visée au paragraphe (1) dans les deux années suivant la réception par le ministre d'une dénonciation faite conformément à l'article 72.2 est réputé, sauf preuve contraire—faite par prépondérance des probabilités—, avoir imposé cette mesure disciplinaire à l'employé uniquement parce que l'employé a transmis une telle dénonciation au ministre.

72.6 (1) Quiconque contrevient au paragraphe 72.5(1) commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars.

(2) En cas de perpétration par la société de l'infraction visée au paragraphe 72.5(1), ceux de ses dirigeants, administrateurs ou mandataires qui l'ont ordonnée ou autorisée, ou qui y ont consenti ou participé, sont considérés comme des coauteurs de l'infraction et encourtent, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, la peine prévue, que la société ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Les articles 73 et 95 sont adoptés.

Nouvel article 95.1

Paul Crête propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par l'ajout, après la ligne 29, page 45, du nouvel article suivant:

95.1 (1) Dans les cinq premiers jours de séance de la Chambre des communes suivant le début de chaque exercice, le ministre dépose à la Chambre des communes une liste des biens désignés ou droits détenus par Sa Majesté du chef du Canada qui ont été cédés par le ministre en vertu de l'article 7 pendant l'exercice précédent.

(2) Le comité permanent de la Chambre des communes habituellement chargé des questions relatives au transport est automatiquement saisi de la question.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Nouvel article 96.1

Jim Gouk propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par l'ajout, après la ligne 32, page 45, du nouvel article suivant:

«Loi sur la protection des renseignements personnels

96.1 La Loi sur la protection des renseignements personnels s'applique à la société comme si elle était une institution fédérale.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté par le vote suivant:

POUR:

Paul Crête
Jim Gouk

Charles Hubbard
Paul Mercier—(4)

CONTRE:

Joe Comuzzi
Stan Keyes

Stan Keyes—(3)

Le nouvel article 96.1 est adopté.

On Clause 97

Stan Keyes moved, — That Clause 97, be amended by striking out lines 1 to 8, on page 46, and substitute the following therefor:

“97. Where a department or other portion of the public service of Canada specified in Schedule I to the Public Service Staff Relations Act is authorized to provide services to any other department or other portion of the public service of Canada specified in that Schedule, it may enter into an agreement to provide those services to the Corporation if it considers it appropriate to do so.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 97, as amended, carried on division.

Clauses 98 to 100 carried.

On Clause 101

Paul Mercier moved, — That Clause 101, be amended by replacing line 32, on page 47, with the following:

“4.91 (1) After consultation with the standing committee of the House of Commons established to review matters relating to transportation, the Governor in Council may”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 101 carried on division.

Clauses 102 to 106 carried.

On New Clause 106.1

Paul Mercier moved, — That Bill C-20 be amended by adding after line 18, on page 49, the following new Clause:

Privacy Act

106.1 The Schedule to the Privacy Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Other Institutions”:

NAV CANADA Corporation

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

On Clause 107

Stan Keyes moved, — That Clause 107, be amended by striking out lines 19 to 25, on page 49, and substitute the following therefor:

“107. If Bill C-25, introduced in the second session of the thirty-fifth Parliament and entitled An Act respecting regulations and other documents, including the review, registration, publication and parliamentary scrutiny of regulations and other documents, and to make consequential and related amendments to other Acts is assented to, then”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 107, as amended, carried.

On Clause 108

Stan Keyes moved, — That Clause 108, be amended by striking out lines 1 to 8, on page 50, and substitute the following therefor:

“108. If Bill C-14, introduced in the second session of the thirty-fifth Parliament and entitled An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence is assented to, then”

Article 97

Stan Keyes propose, — Que l'article 97 soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 6, page 46, de ce qui suit:

«97. Le ministère ou le secteur de l'administration publique fédérale visé à l'annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique peut, s'il l'estime indiqué, conclure avec la société un accord visant à fournir à celle-ci les services qu'il est autorisé à fournir à tout autre ministère ou secteur visé à cette annexe.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 97 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Les articles 98 à 100 sont adoptés.

Article 101

Paul Mercier propose, — Que l'article 101 soit modifié par substitution, à la ligne 30, page 47, de ce qui suit:

«4.91 (1) Après consultation du comité permanent de la Chambre des communes habituellement chargé des questions relatives au transport, le gouverneur en conseil peut.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 101 est adopté avec dissidence.

Les articles 102 à 106 sont adoptés.

Nouvel article 106.1

Paul Mercier propose, — Que le projet de loi C-20 soit modifié par l'ajout, après la ligne 20, page 49, du nouvel article suivant:

«Loi sur la protection des renseignements personnels

106.1 L'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre «Autres institutions fédérales» de ce qui suit:

Société NAV CANADA»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Article 107

Stan Keyes propose, — Que l'article 107 soit modifié par substitution, aux lignes 21 à 27, page 49, de ce qui suit:

«107. En cas de sanction du projet de loi C-25, déposé au cours de la deuxième session de la trente-cinquième législature et intitulé Loi concernant les règlements et autres textes, y compris leur examen, enregistrement, publication et contrôle parlementaire, et modifiant certaines lois en conséquence:»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 107 ainsi modifié est adopté.

Article 108

Stan Keyes propose, — Que l'article 108 soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 9, page 50, de ce qui suit:

«108. En cas de sanction du projet de loi C-14, déposé au cours de la deuxième session de la trente-cinquième législature et intitulé Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois:»

Striking out lines 19 and 20, on page 50, and substitute the following therefor:

tions 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 and 43 of that Act come into force

Striking out lines 24 and 25, on page 50, and substitute the following therefor:

“54. Sections 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 and 43 of the Canada Trans—”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 108, as amended, carried.

Clause 1 carried on division.

On the Preamble

Paul Mercier moved,—That Bill C-20 be amended by replacing line 1, on page 1, with the following:

“WHEREAS NAV CANADA is a corporation incorporated on May 26, 1995 under Part II of the Canada Corporations Act; and

WHEREAS the safety of passengers, personnel, air carriers and the public has priority over all other considerations in the business decisions taken by NAV CANADA; and

WHEREAS NAV CANADA is committed to ensuring equality of opportunity for small and large carriers in establishing its charges; and

WHEREAS NAV CANADA recognizes that Canada is a country where air service to northern and remote regions is essential; and

WHEREAS NAV CANADA has as one of its objectives to maintain existing jobs and create new jobs; and

WHEREAS NAV CANADA must promote the use of French as a language of work and communication in all its activities,

THEREFORE, Her Majesty, by and with the advice and”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED,—That the Bill, as amended, be reprinted as a working copy for the use of the House of Commons at the Report Stage.

ORDERED,—That the Chairman report Bill C-20, with amendments, to the House.

At 11:56 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Par substitution, aux lignes 20 et 21, page 50, de ce qui suit:

«trée en vigueur des articles 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 et 43 de ce»

Par substitution, aux lignes 25 et 26, page 50, de ce qui suit:

«54. Les articles 4, 24, 25.1, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 41 et 43 de la Loi sur les»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 108 ainsi modifié est adopté.

L'article 1 est adopté avec dissidence.

Préambule

Paul Mercier propose,—Que le projet de loi C-20 soit modifié par substitution, à la ligne 1, page 1, de ce qui suit:

«ATTENDU: que la société NAV CANADA a été constituée aux termes de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes le 26 mai 1995;

«ATTENDU: que la sécurité des passagers, celle du personnel des transporteurs aériens et celle du public prime toute autre considération dans les décisions de nature commerciale prises par la société NAV CANADA;

«ATTENDU: que la société NAV CANADA s'engage à maintenir l'équilibre des chances entre les gros et petits transporteurs dans la fixation de toutes ses redevances;

«ATTENDU: que la société NAV CANADA reconnaît que le Canada est un pays où il est essentiel d'assurer le service aérien aux régions nordiques ou éloignées;

«ATTENDU: que la société NAV CANADA a pour objectif notamment de conserver les emplois existants et d'en créer de nouveaux;

«ATTENDU: que la société NAV CANADA doit promouvoir l'utilisation du français comme langue de travail et de communications dans sa sphère d'activité,

«ATTENDU: Sa Majesté, sur l'avis et avec le consente—»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi ainsi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi soit réimprimé sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

IL EST ORDONNÉ,—Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-20 sous sa forme modifiée.

À 11 h 56, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

WITNESSES

TUESDAY, APRIL 16, 1996 (Meeting No. 2)

Air Canada Pilots Association:

Peter Foster, Manager, Tactical and Air Safety Division;

Captain Richard Sowden, Chairman, Tactical and Air Safety Division.

Air Transport Association of Canada:

Philippe Sureau, Chairman of the Board.

Department of Transport:

Paul Gauvin, Senior Assistant Deputy Minister and Chief Negotiator, ANS Commercialization;

Nick Mulder, Deputy Minister;

Daniel Paris, Senior Negotiator, Human Resources Panel, ANS Negotiating Team;

Gordon Wilson, Legislative Specialist.

THURSDAY, APRIL 18, 1996 (Meeting No. 3)

Aerospace Industries Association of Canada:

Peter Smith, President.

“Association québécoise des transporteurs aériens”:

Brian Jenner, President and Chief executive officer.

Canadian Air Line Pilots Association:

Frank Flood, Deputy Headquarters Chairman, Technical and Air Safety Division;

Captain Don Johnny, President.

Central Air Carriers Association:

Dorothy McDonald, Director;

Al Nimo, Chief Pilot, Keewatin Air.

Saskatchewan Aviation Council:

David Eckmire, President.

MONDAY, APRIL 22, 1996 (Meeting No. 4)

Treasury Board of Canada Secretariat:

Ronald Duhamel, M.P., Chair, Parliamentary Working Group, Improved Reporting to Parliament Project;

Tom Hopwood, Director, Improved Reporting to Parliament Project, Programs Branch;

Brian Pagan, Deputy Director, Improved Reporting to Parliament Project.

TUESDAY, APRIL 23, 1996 (Meeting No. 5)

Aircraft Operations Group Association:

Ken Moody, Aircraft Operations Group Association, NAVCAN Pilots;

R.L. Richardson, President.

Canadian Business Aircraft Association:

John David Lyon, President and CEO.

Canadian Owners and Pilots Association:

John Bogie, Founding President;

Harold Butler, President;

Frank Hofmann, Vice-President;

Ken McNeill, Vice-President;

Bill Pepler, General Manager.

Council of Air Transport Association:

Brian Jenner, Chairman of the Board of Directors.

Inuit Tapirisat of Canada:

Rosemarie Kuptana, President.

Pan-Arctic Inuit Logistics Corporation:

Don Axford, Acting General Manager;

Fred Hunt, President;

Paul Lalonde, Lawyer.

TUESDAY, APRIL 23, 1996 (Meeting No. 6)

NAV Canada Bargaining Agents Association:

Robert Desfonds, President;

Dave Lewis, President, Canadian Air Traffic Control Association.

Dave Primeau, Pension and Benefits Specialist, Professional Institute of the Public Service of Canada.

THURSDAY, APRIL 25, 1996 (Meeting No. 7)

Air Canada:

Geoffrey Elliot, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations.

Canadian Airports Council:

Ernie Caron, Vice-Chairman;

David Dover, Chairman.

Greater Toronto Airport Authority:

Don Ross, Legal Council;

Steve Shaw, Director of Strategic Planning.

NAV Canada:

Ken Copeland, President and CEO;

John Crichton, Chairman.

Michel Vennat.

Office of the Privacy Commissioner of Canada:

Bruce Phillips, Privacy Commissioner of Canada.

TUESDAY, APRIL 30, 1996 (Meeting No. 7)

Agriculture and Agri-Food Canada:

Howard Migie, Director General, Western Grain Transportation Review.

CN:

Sandi Mielitz, Vice-President, Western Region.

Transport Canada:

Kristine Burr, Director General, Surface Policy and Programs;

Nick Mulder, Deputy Minister.

THURSDAY, MAY 2, 1996 (Meeting No. 9)

Canadian Pacific Railways:

Dennis Apedale, Vice-President, Government and Public Affairs;

Rick Sallee, Vice-President, Agri-Products and Coal Group, Canadian Pacific Railways.

Ontario Producer Car Coalition:

John Andres, Chairman, Ontario Soybean Growers' Marketing Board;

Brian Doidge, Market Analyst, Ontario Corn Producers' Association;

William McClounie, Secretary-Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board;

Ken Nixon, First Vice-Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board;

Gus Sonneveld, Second Vice-Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board;

Producer Car Coalition:

Sinclair Harrison, President;

Les Jacobsen, Keystone Agricultural Producers;

Art Macklin, Canadian Wheat Board Advisory Committee.

Senior Executive Officers' Group:

Bruce Johnson, Chair of SEO Group and General Manager, Grain Group Saskatchewan Wheat Pool;

Rick Sallee, Vice-President Agri-Products and Coal, Canadian Pacific Railways;

Curtis Simms, Farmer Representative, Canadian Pacific Railways.

TUESDAY, MAY 7, 1996 (Meeting No. 10)

Department of Transport:

Glen McDougall, Deputy Chief Negotiator, ANS Negotiating Team;

Daniel Paris, Senior Negotiator, Human Resources Panel, ANS Negotiating Team.

TÉMOINS

LE MARDI 16 AVRIL 1996 (Séance n° 2)

Association des pilotes d'Air Canada:

Peter Foster, gérant, Service de la tactique et de la sécurité aérienne;

Capitaine Richard Sowden, président, Service de la tactique et de la sécurité aérienne.

Association canadienne du transport aérien:

Philippe Sureau, président du conseil d'administration.

Ministère des Transports:

Paul Gauvin, sous-ministre adjoint principal et négociateur en chef, Commercialisation du SNA;

Nick Mulder, sous-ministre;

Daniel Paris, négociateur principal, Personnel Équipe de négociation du SNA;

Gordon Wilson, spécialiste législatif.

LE JEUDI 18 AVRIL 1996 (Séance n° 3)

Association canadienne des pilotes de ligne:

Frank Flood, vice-président aux quartiers généraux, Service de la tactique et de la sécurité aérienne;

Capitaine Don Johnny, président.

Association des industries aérospatiales du Canada:

Peter Smith, président.

Association québécoise des transporteurs aériens:

Brian Jenner, président et chef de direction.

«Central Air Carriers Association»:

Dorothy McDonald, directrice;

Al Nimo, pilote en chef, Keewatin Air.

«Saskatchewan Aviation Council»:

David Eckmire, président.

LE LUNDI 22 AVRIL 1996 (Séance n° 4)

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada:

Ronald Duhamel, député, président, Groupe de travail parlementaire, Projet d'amélioration des rapports au Parlement;

Tom Hopwood, directeur, Projet d'amélioration des rapports au Parlement, Direction des programmes;

Brian Pagan, sous-directeur, Projet d'amélioration des rapports au Parlement.

LE MARDI 23 AVRIL 1996 (Séance n° 5)

Association du groupe des opérations d'aéronefs:

Ken Moody, «Aircraft Operations Group Association», Pilotes NAVCAN;

R.L. Richardson, président.

«Canadian Business Aircraft Association»:

John David Lyon, président et directeur général.

«Canadian Owners and Pilots Association»:

John Bogie, président fondateur;

Harold Butler, président;

Frank Hofmann, vice-président;

Ken McNeill, vice-président;

Bill Pepler, gérant général.

Conseil des associations des transporteurs aériens:

Brian Jenner, président du conseil d'administration.

«Inuit Tapirisat of Canada»:

Rosemarie Kuptana, présidente.

«Pan-Artic Inuit Logistics Corporation»:

Don Axford, gérant général par intérim;

Fred Hunt, président;

Paul Lalonde, avocat.

LE MARDI 23 AVRIL 1996 (Séance n° 6)

Association des syndicats de NAV Canada:

Robert Desfonds, président;

Dave Lewis, président, Association canadienne du contrôle du trafic aérien;

Dave Primeau spécialiste, Service des pensions et bénéfices sociaux, Institut professionnel de la Fonction publique du Canada.

LE JEUDI 25 AVRIL 1996 (Séance n° 7)

Air Canada:

Geoffrey Elliot, premier vice-président, Affaires de l'entreprise et Relations gouvernementales.

Bureau du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada:

Bruce Phillips, Commissaire à la protection de la vie privée du Canada.

Conseil canadien des aéroports:

Ernie Caron, vice-président;

David Dover, président.

«Greater Toronto Airport Authority»:

Don Ross, avocat;

Steve Shaw, directeur de la planification stratégique.

NAV Canada:

Ken Copeland, président et directeur général;

John Crichton, président;

Michel Vennat.

LE MARDI 30 AVRIL 1996 (Séance n° 8)

Agriculture et Agro-alimentaire Canada:

Howard Migie, directeur général, Programme de réforme pour le système de transport.

CN:

Sandi Mielitz, vice-président, Région de l'Ouest.

Transports Canada:

Kristine Burr, directrice générale, Politique de surface et programmes;

Nick Mulder, sous-ministre.

LE JEUDI 2 MAI 1996 (Séance n° 9)

Chemins de fer Canadien Pacifique:

Dennis Apedale, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales;

Rick Sallee, vice-président, Groupe produits agricoles et charbon, Chemins de fer Canadien Pacifique.

Groupe de cadres supérieurs:

Bruce Johnson, président du groupe et directeur général du groupe «SEO», «Saskatchewan Wheat Pool»;

Rick Sallee, vice-président, Groupe produits agricoles et charbon, Chemins de fer Canadien Pacifique;

Curtis Simms, représentant des cultivateurs, Chemins de fer Canadien Pacifique.

«Ontario Producer Car Coalition»:

John Andres, président, «Ontario Soybean Growers' Marketing Board»;

Brian Doidge, analyste du marché, «Ontario Corn Producers' Association»;

William McClounie, secrétaire-directeur, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board»;

Ken Nixon, premier vice-président, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board»;

Gus Sonneveld, deuxième vice-président, «Ontario Wheat Producers' Marketing Board».

«Producer Car Coalition»:

Sinclair Harrison, président;

Les Jacobsen, «Keystone Agricultural Producers»;

Art Macklin, Comité consultatif, Commission canadienne du blé.

LE MARDI 7 MAI 1996 (Séance n° 10)

Ministère des Transports:

Glen McDougall, négociateur en chef adjoint,
Équipe de négociation du SNA;

Daniel Paris, négociateur principal, Personnel
Équipe de négociation du SNA.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

8801320

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2 (Meetings Nos. 11 to 16)

Thursday, May 9, 1996
Tuesday, May 28, 1996
Tuesday, June 11, 1996
Tuesday, September 24, 1996
Wednesday, September 25, 1996

Chairman: Reg Alcock

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2 (Séances n°s 11 à 16)

Le jeudi 9 mai 1996
Le mardi 28 mai 1996
Le mardi 11 juin 1996
Le mardi 24 septembre 1996
Le mercredi 25 septembre 1996

Président: Reg Alcock

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1996-97 under TRANSPORT: Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and 45

Future Business

Pursuant to Standing Order 108(2), a study on Transportation, Trade and Tourism

Election of Chair

Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1996-1997: Crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 sous la rubrique TRANSPORTS

Travaux futurs

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, une étude sur les transports, le commerce et le tourisme

Élection à la présidence

Projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence

APPEARING:

The Honourable David Anderson,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See end of document)

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson,
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir fin du document)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Reg Alcock

Vice-Chairmen: André Caron
Joe Comuzzi

Members

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoeppe
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Stephan Tremblay
Elsie Wayne — (13)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Reg Alcock

Vice-présidents: André Caron
Joe Comuzzi

Membres

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoeppe
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Stephan Tremblay
Elsie Wayne — (13)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

ORDERS OF REFERENCE

2nd Session/35th Parliament

Extract from the Journals of the House of Commons of Thursday, March 7, 1996:

Pursuant to Standing Order 81(6), Mr. Massé (President of the Treasury Board), seconded by Mr. Young (Minister of Human Resources Development), moved, — That the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1997, be referred to the several Standing Committees of the House, as follows:

(19) to the Standing Committee on Transport

— Privy Council, Vote 15

— Transport, Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Tuesday, June 18, 1996:

The House resumed consideration of the motion of Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Ms. Blondin-Andrew (Secretary of State (Training and Youth)), — That Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The debate continued.

The question was put on the motion and it was agreed to on division.

Accordingly, the Bill was referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Friday, May 17, 1996:

Mrs. Parrish (Mississauga West), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 18th Report of the Committee, which was as follows:

The Committee recommends, pursuant to Standing Orders 104 and 114, the following changes in the membership of Standing Committees:

Transport

Harper (*Simcoe Centre*) for Chatters

The Committee further recommends that, where a Member is appointed as permanent member to a Committee in accordance with this report and to which he was previously appointed Associate Member, the name of the Member be struck from the list of Associate Members of the said Committee.

ORDRES DE RENVOI

2^e Session/35^e Législature

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du jeudi 7 mars 1996:

Conformément à l'article 81(6) du Règlement, M. Massé (président du Conseil du Trésor), appuyé par M. Young (ministre du Développement des ressources humaines), propose, — Que le Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1997 soit renvoyé aux divers comités permanents de la Chambre, comme suit:

(19) au Comité permanent des transports

— Conseil privé, crédit 15

— Transports, crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du mardi 18 juin 1996:

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M^{me} Blondin-Andrew (secrétaire d'État (Formation et Jeunesse)), — Que le projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

Le débat se poursuit.

La motion, mise aux voix, est agréée avec dissidence.

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du vendredi 17 mai 1996:

M^{me} Parrish (Mississauga-Ouest), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 18^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Le Comité recommande, conformément au mandat que lui confèrent les articles 104 et 114 du Règlement, les changements suivants dans la liste des membres des comités permanents:

Transports

Harper (*Simcoe—Centre*) pour Chatters

Le Comité recommande de plus que, dans le cas où un député est nommé membre permanent d'un comité visé au présent rapport et auquel le député avait été nommé membre associé, le nom de ce député soit retranché de la liste des membres associés de ce comité.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 1, which includes this Report*) was tabled.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Thursday, September 19, 1996:

Mr. Zed (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 25th Report of the Committee, which was as follows:

The Committee recommends, pursuant to Standing Orders 104 and 114, that the list of members and associate members for Standing Committees of this House be as follows:

Transport

Alcock	Comuzzi
Byrne	Cullen
Caron	Fontana

Associate Members/Membres associés

Benoit	Dubé
Crête	Hoepfner

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 2 which includes this report*) is tabled.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Friday, September 20, 1996:

By unanimous consent, Ms. Catterall (Ottawa West), seconded by Mr. Boudria (Glengarry — Prescott — Russell), moved, — That the 26th Report of the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented earlier today, be concurred in.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Friday, September 20, 1996:

Ms. Catterall (Ottawa West), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 26th Report of the Committee, which was as follows:

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents (*fascicule n° 1, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du jeudi 19 septembre 1996:

M. Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 25^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande, conformément au mandat que lui confèrent les articles 104 et 114 du Règlement, que la liste des membres associés aux comités permanents de la Chambre figurent comme suit:

Transports

Gouk	Keyes
Harris	Mercier — (11)
Jordan	

Paré	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
------	---------------------------

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents (*fascicule n° 2 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du vendredi 20 septembre 1996:

Du consentement unanime, M^{me} Catterall (Ottawa-Ouest), appuyée par M. Boudria (Glengarry — Prescott — Russell), propose, — Que le 26^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du vendredi 20 septembre 1996:

M^{me} Catterall (Ottawa-Ouest), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 26^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

The Committee recommends, pursuant to Standing Orders 104 and 114, that the following Members be added to the list of Associate Members of Standing Committees:

Transport

Althouse Jackson
Grose Maloney

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 2 which includes this report*) is tabled.

ATTEST

Le Comité recommande, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, que les députés suivants fassent partie de la liste des membres associés des comités permanents:

Transports

Patry Wayne
Rocheleau

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents (*fascicule n° 2 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 9, 1996
(Meeting No. 11)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:04 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chair, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Appearing: The Honourable David Anderson, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Nick Mulder, Deputy Minister.

The Order of Reference dated March 27, 1996 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1997 being read as follows:

ORDERED, — That Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40 and 45 under Transport and Vote 15 under Privy Council be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Vote 1.

The Minister made an opening statement and, with the Deputy Minister, answered questions.

At 10:30 o'clock a.m., it was agreed, — That the meeting continue *in camera* to consider future business.

At 11:07 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 28, 1996
(Meeting No. 12)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chair, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

The Committee proceeded to consider its future business.

At 9:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 11, 1996
(Meeting No. 13)

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 9 MAI 1996
(Séance n° 11)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 04, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Comparent: L'honorable David Anderson, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: Nick Mulder, sous-ministre.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du 27 mars 1996 concernant le Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1997, qui est ainsi libellé:

IL EST ORDONNÉ, — Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40 et 45, sous la rubrique Transports et le crédit 15, sous la rubrique Conseil privé, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Le président met le crédit 1 en délibération.

Le ministre fait une déclaration et, avec le sous-ministre, répond aux questions.

À 10 h 30, il est convenu, — Que le Comité déclare le huis clos pour étudier ses travaux futurs.

À 11 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 28 MAI 1996
(Séance n° 12)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 9 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 11 JUIN 1996
(Séance n° 13)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 05, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan and Paul Mercier.

Acting Member present: Ivan Grose for Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Appearing: The Honourable David Anderson, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; David Stambrook, Team Leader, Special Infrastructure Project.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced a study on Transportation, Trade and Tourism.

The Minister made an opening statement and, with Moya Greene, answered questions.

At 10:05 o'clock a.m., the Committee proceeded to sit *in camera*.

It was agreed, — That the Committee approve the proposed travel budget of \$182,744.00 for public hearings on the Marine Legislation and the study on Transportation, Trade and Tourism and that the Chairman be authorized to present the said budget to the Liaison Committee.

At 10:20 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, SEPTEMBER 24, 1996

(Meeting No. 14)

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, for the purpose of electing a Chair.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Members present: John Duncan for Dick Harris; Don Boudria for Gerry Byrne; Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

The Clerk of the Committee presided over the election of a Chair.

Stan Keyes moved, — That Reg Alcock do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman took the Chair.

John Duncan moved, — That Jim Gouk be elected Vice-Chairman of the Committee.

Paul Crête moved, — That André Caron be elected Vice-Chairman of the Committee.

The question being put on the motion of John Duncan, it was negatived on the following division.

YEAS

John Duncan

Jim Gouk — (2)

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Ivan Grose pour Stan Keyes.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Comparait: L'honorable David Anderson, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politique et coordination; David Stambrook, chef d'équipe, projet spécial d'infrastructure.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprend une étude sur les transports, le commerce et le tourisme.

Le ministre fait une déclaration et, avec Moya Greene, répond aux questions.

À 10 h 05, le Comité déclare le huis clos.

Il est convenu, — Que le Comité approuve le budget de déplacement proposé de 182 744\$ pour les audiences publiques sur la loi maritime et l'étude sur les transports, le commerce et le tourisme et que le président soit autorisé à présenter ledit budget au Comité de liaison.

À 10 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 24 SEPTEMBRE 1996

(Séance n° 14)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 heures, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, pour élire un président.

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: John Duncan pour Dick Harris; Don Boudria pour Gerry Byrne; Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Le greffier du Comité préside l'élection du président du Comité.

Stan Keyes propose, — Que Reg Alcock assume la présidence du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président occupe le fauteuil.

John Duncan propose, — Que Jim Gouk soit élu vice-président du Comité.

Paul Crête propose, — Qu'André Caron soit élu vice-président du Comité.

La motion de John Duncan, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:

POUR

John Duncan

Jim Gouk — (2)

NAYS

Don Boudria
Paul Crête
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes
Paul Mercier — (6)

The question being put on the motion of Paul Crête, it was carried on the following division.

YEAS

Don Boudria
Paul Crête
Roy Cullen
Joe Fontana

Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (7)

NAYS

John Duncan

Jim Gouk — (2)

By unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera* to discuss future business (Travel Itinerary of Public Hearings on Bill C-44 (Canada Marine Legislation) and the Study on Transport, Trade and Tourism).

At 11:25 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, SEPTEMBER 24, 1996
(Meeting No. 15)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Ron Jackson, Assistant Deputy Minister; Colin Churcher, Railway Legislation; Terry Burtch, Director General, Safety; Don Murphy, Senior Legal Counsel. *From Canadian Pacific:* Faye Ackerman, General Manager, Safety & Regulatory Affairs. *From Canadian National:* Michel Huart, System, General Attorney; Mike Lowenger, Director, Regulatory Affairs. *From the Railway Association of Canada:* R.H. Ballantyne, President; J.N. Speirs, Vice-President; R. Cameron, General Manager, Public Affairs.

The Order of Reference dated Tuesday, June 18, 1996, being read as follows:

ORDERED,— That Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Ron Jackson made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Faye Ackerman made an opening statement and answered questions.

CONTRE

Don Boudria
Paul Crête
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes
Paul Mercier — (6)

La motion de Paul Crête, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:

POUR

Don Boudria
Paul Crête
Roy Cullen
Joe Fontana

Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (7)

CONTRE

John Duncan

Jim Gouk — (2)

Par consentement unanime, le Comité déclare le huis clos pour discuter de ses futurs travaux (Itinéraire des déplacements pour le projet de loi C-44 (loi maritime du Canada) et l'étude sur le transport, le commerce et le tourisme).

À 11 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 24 SEPTEMBRE 1996
(Séance n° 15)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Ron Jackson, sous-ministre adjoint; Colin Churcher, Législation ferroviaire; Terry Burtch, directeur général, Sécurité; Don Murphy, avocat-conseil principal. *Du Canadien Pacifique:* Faye Ackerman, directeur général, Sécurité et Affaires réglementaires. *Du Canadien National:* Michel Huart, Système, chef du Contentieux; Mike Lowenger, directeur, Affaires réglementaires. *De l'Association des chemins de fer du Canada:* R.H. Ballantyne, président; J.N. Speirs, vice-président; R. Cameron, directeur général, Affaires publiques.

Lecture de l'ordre de renvoi du mardi 18 juin 1996 est donnée en ces termes:

IL EST ORDONNÉ,— Que le projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence, soit renvoyé sur-le-champ au Comité permanent des transports.

Ron Jackson présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Faye Ackerman présente un exposé et répond aux questions.

Michel Huart made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

R. H. Ballantyne made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, SEPTEMBER 25, 1996
(Meeting No. 16)

The Standing Committee on Transport met at 4:30 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Charles Hubbard for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities: Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London; Dan McGregor, Senior Policy Analyst. *From the United Transportation Union:* Tim Secord, Canadian Legislative Director. *From the Brotherhood of Locomotives Engineers:* George Hucker, Vice-President and National Legislative Representative.

The Committee resumed consideration of Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, September 24, 1996, Meeting No. 15*).

Grant Hopcroft made an opening statement and, with Dan McGregor, answered questions.

Tim Secord made an opening statement and answered questions.

George Hucker made an opening statement and answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

At 5:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Michel Huart présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

R. H. Ballantyne présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 15, par consentement unanime, le Comité déclare le huis clos.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 25 SEPTEMBRE 1996
(Séance n° 16)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 16 h 30, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Charles Hubbard pour Joe Comuzzi.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités: Grant Hopcroft, maire suppléant, ville de London; Dan McGregor, analyste principal des politiques. *Des Travailleurs unis des transports:* Tim Secord, directeur canadien des affaires législatives. *De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:* George Hucker, vice-président et représentant national des questions législatives.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence (*Voir le Procès-verbal du mardi 24 septembre 1996, séance n° 15*).

Grant Hopcroft présente un exposé et, avec Dan McGregor, répond aux questions.

Tim Secord présente un exposé et répond aux questions.

George Hucker présente un exposé et répond aux questions.

À 17 h 30, par consentement unanime, le Comité déclare le huis clos.

À 17 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

WITNESSES

Thursday, May 9, 1996 (Meeting No. 11)

Department of Transport:

Nick Mulder, Deputy Minister.

Tuesday, June 11, 1996 (Meeting No. 13)

Department of Transport:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

David Stambrook, Team Leader, Special Infrastructure Project.

Tuesday, September 24, 1996 (Meeting No. 15)

Canadian National:

Michel Huart, General Attorney;

Mike Lowenger, Director, Regulatory Affairs.

Canadian Pacific:

Faye Ackerman, General Manager, Safety & Regulatory Affairs.

Department of Transport:

Terry Burtch, Director General, Safety;

Colin Churcher, Railway Legislation;

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister;

Don Murphy, Senior Legal Counsel.

Railway Association of Canada:

R.H. Ballantyne, President;

R. Cameron, General Manager, Public Affairs;

J.N. Speirs, Vice-President.

Wednesday, September 25, 1996 (Meeting No. 16)

Brotherhood of Locomotives Engineers:

George Hucker, Vice-President and National Legislative Representative.

Federation of Canadian Municipalities:

Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London, Chairperson;

Dan McGregor, Senior Policy Analyst.

United Transportation Union:

Tim Secord, Canadian Legislative Director.

TÉMOINS

Le jeudi 9 mai 1996 (Séance n° 11)

Ministère des Transports:

Nick Mulder, sous-ministre.

Le mardi 11 juin 1996 (Séance n° 13)

Ministère des Transports:

Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination;

David Stambrook, chef d'équipe, Projet spécial d'infrastructure.

Le mardi 24 septembre 1996 (Séance n° 15)

Association des chemins de fer du Canada:

R.H. Ballantyne, président;

R. Cameron, directeur général, Affaires publiques;

J.N. Speirs, vice-président.

Canadien National:

Michel Huart, avocat général;

Mike Lowenger, directeur, Affaires réglementaires.

Canadien Pacific:

Faye Ackerman, directrice générale, Sécurité et réglementation.

Ministère des Transports:

Terry Burtch, directeur général, Sécurité;

Colin Churcher, Sécurité ferroviaire;

Ron Jackson, sous-ministre adjoint;

Don Murphy, avocat-conseil principal.

Le mercredi 25 septembre 1996 (Séance n° 16)

Fédération canadienne des municipalités:

Grant Hopcroft, maire suppléant, Ville de London, président;

Dan McGregor, analyste principal de politiques.

Fraternité des ingénieurs de locomotives:

George Hucker, vice-président et représentant législatif national.

Travailleurs unis des transports:

Tim Secord, directeur canadien, Services législatifs.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CAI
XC 32
- 782

Gen...
Publ...

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3 (Meetings Nos. 17 to 34)

Thursday, September 26, 1996
Monday, September 30, 1996
Tuesday, October 1, 1996
Wednesday, October 2, 1996
Thursday, October 3, 1996
Friday, October 4, 1996
Monday, October 7, 1996
Thursday, October 10, 1996
Monday, October 21, 1996
Tuesday, October 22, 1996
Wednesday, October 23, 1996
Thursday, October 24, 1996
Monday, October 28, 1996
Tuesday, October 29, 1996
Tuesday, November 5, 1996
Wednesday, November 6, 1996

Chairman: Reg Alcock

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3 (Séances n°s 17 à 34)

Le jeudi 26 septembre 1996
Le lundi 30 septembre 1996
Le mardi 1^{er} octobre 1996
Le mercredi 2 octobre 1996
Le jeudi 3 octobre 1996
Le vendredi 4 octobre 1996
Le lundi 7 octobre 1996
Le jeudi 10 octobre 1996
Le lundi 21 octobre 1996
Le mardi 22 octobre 1996
Le mercredi 23 octobre 1996
Le jeudi 24 octobre 1996
Le lundi 28 octobre 1996
Le mardi 29 octobre 1996
Le mardi 5 novembre 1996
Le mercredi 6 novembre 1996

Président: Reg Alcock

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), the subject matter of Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence

Pursuant to Standing Order 108(2), a study on Transport, Trade and Tourism

Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la teneur du Projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, une étude sur le Transport, le Commerce et le Tourisme

Projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence



INCLUDING:

The Second and Third Reports to the House

Y COMPRIS:

Les deuxième et troisième rapports à la Chambre

APPEARING:

The Honourable David Anderson,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson,
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See end of document)

TÉMOINS:

(Voir fin du document)

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Reg Alcock

Vice-Chairmen: André Caron
Joe Comuzzi

Members

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Anna Terrana
Stéphan Tremblay
Elsie Wayne — (14)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Reg Alcock

Vice-présidents: André Caron
Joe Comuzzi

Membres

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Anna Terrana
Stéphan Tremblay
Elsie Wayne — (14)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

ORDERS OF REFERENCE

2nd Session/35th Parliament

Extract from the Journals of the House of Commons of Friday, September 20, 1996:

Ms. Catterall (Ottawa West), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 26th Report of the Committee, which was as follows:

The Committee recommends pursuant to Standing Orders 104 and 114, that the following Members be added to the list of Associate Members of Standing Committees:

Transport

Althouse
Grose

Jackson
Maloney

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 2 which includes this report*) is tabled.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Thursday, September 26, 1996:

Mr. Zed (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 29th Report of the Committee, which was as follows:

The Committee recommends, pursuant to Standing Orders 104 and 114, that the following Members be added to the list of Associate Members of Standing Committees:

Justice and Legal Affairs

Finlay

Transport

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 2, which includes this report*) was tabled.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Tuesday, October 1, 1996:

At 5:30 p.m., pursuant to Order made Friday, September 27, 1996, the House proceeded to the taking of the deferred recorded division on the motion of Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Mifflin (Minister of Fisheries and Oceans), — That Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the

ORDRES DE RENVOI

2^e Session/35^e Législature

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du vendredi 20 septembre 1996:

M^{me} Catterall (Ottawa-Ouest), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 26^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Le Comité recommande conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, que les députés suivants fassent partie de la liste des membres associés des Comités permanents:

Transports

Patry
Rocheleau

Wayne

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents (*fascicule n° 2, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du jeudi 26 septembre 1996:

M. Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 29^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Le Comité recommande, conformément au mandat que lui confèrent les articles 104 et 114 du Règlement, que les députés suivants fassent partie de la liste des membres associés des comités permanents:

Justice et des questions juridiques

Loney

Transports

Terrana

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents (*fascicule n° 2, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du mardi 1^{er} octobre 1996:

À 17h30, conformément à l'ordre adopté le vendredi 27 septembre 1996, la Chambre procède au vote par appel nominal différé sur la motion de M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Mifflin (ministre des Pêches et des Océans), — Que le projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de

commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The question was put on the motion and it was agreed to on the following division:

YEAS — 161
NAYS — 51
PAIRED — 18

Accordingly, the Bill was referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

La motion, mise aux voix, est agréée par le vote suivant:

POUR — 161
CONTRE — 51
«PAIRÉS» — 18

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, November 20, 1996

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, October 1, 1996, your Committee has considered Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out lines 14 and 15, on page 1, and substitute the following therefor:

““Fees” includes harbour dues, berthing and wharfage, as well as duties, tolls, rates and other charges.”

Strike out lines 11 to 16, on page 2, and substitute the following therefor:

““port facility” means a wharf, pier, breakwater, terminal, warehouse or other building or work located in, on or adjacent to navigable waters used in connection with navigation or shipping and includes all land incidental to their use.”

Clause 3

Strike out line 15, on page 3, and substitute the following therefor:

“Canada’s major trading partners in order to foster harmonization of standards among jurisdictions;”

In the English version only, strike out line 30, on page 3, and substitute the following therefor:

“from users;”

Strike out line 33, on page 3, and substitute the following therefor:

“facilities; and

(h) coordinate with other marine activities and surface and air transportation systems.”

Clause 4

Add immediately after line 35, on page 3, the following:

““letters patent” means letters patent as amended by supplementary letters patent, if any.”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 20 novembre 1996

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 1^{er} octobre 1996, votre Comité a étudié le projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher les lignes 9 à 11, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

««droits» Toute forme de taxes, droits, péages, contributions ou prix. Sont inclus dans la présente définition les frais portuaires et les droits de mouillages et de quai.»

Retrancher les lignes 15 à 21, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

««installations portuaires» quais, jetées, brise-lames, installations, ouvrages, terminaux, entrepôts et autres bâtiments, situés dans les eaux navigables, à la surface de celles-ci ou à proximité, affectés à la navigation ou aux transports par eau, y compris tous les terrains liés à leur utilisation.»

Article 3

Retrancher la ligne 18, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes qu'appliquent les différentes autorités;»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 30, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«from users;»

Retrancher la ligne 36, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«portuaires;

h) favoriser la coordination des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.»

Article 4

Ajouter immédiatement après la ligne 38, à la page 3, ce qui suit:

««lettres patentes» Les lettres patentes telles que modifiées par lettres patentes supplémentaires, le cas échéant.»

New Clause 5.1

Add immediately after line 19, on page 4, the following new clause:

“5.1 (1) A port authority is an agent of Her Majesty in right of Canada for the purposes mentioned in section 24.

(2) A wholly-owned subsidiary of a port authority is not an agent of Her Majesty in right of Canada unless it was an agent of Her Majesty in right of Canada on June 10, 1996.”

Clause 6

Strike out line 30, on page 4, and substitute the following therefor:

“(c) is linked to a major rail line or a major”

Strike out lines 6 and 7, on page 5, and substitute the following therefor:

“(f) the number of directors, between seven and eleven, to be appointed under section”

In the French version only, strike out line 9, on page 5, and substitute the following therefor:

“(i) un administrateur dont la nomination est proposée par le”

Strike out lines 19 to 23, on page 5, and substitute the following therefor:

“Manitoba acting together, and

(iv) the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with the users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the letters patent;”

Clause 7

Strike out line 37, on page 5, and substitute the following therefor:

“7. The Minister may, at the request of or after consulting with the board of directors, issue supplementary”

Clause 8

Strike out lines 12 to 14, on page 7, and substitute the following therefor:

“an existing cause of action, proceeding or claim by or against the harbour commission or a liability or other obligation of the harbour commission is unaffected except that any judgment or order is”

Clause 10

Strike out lines 38 to 40, on page 8, and substitute the following therefor:

“(e) an existing cause of action, proceeding or claim by or against the local port corporation or liability or other obligation of the local port corporation is unaffected except that any judgment or order is”

Strike out lines 35 to 38, on page 9, and substitute the following therefor:

“(e) an existing cause of action, proceeding or claim by or against the Canada Ports Corporation in respect of the port or a liability or other obligation of that Corporation in respect of the port is unaffected except that any judgment or order is to be satisfied first”

Nouvel article 5.1

Ajouter immédiatement après la ligne 19, à la page 4, le nouvel article suivant:

«5.1 (1) Les administrations portuaires sont mandataires de Sa Majesté du chef du Canada pour l'application de l'article 24.

(2) Les filiales à cent pour cent des administrations portuaires ne sont pas mandataires de Sa Majesté du chef du Canada sauf si elles l'étaient au 10 juin 1996.»

Article 6

Retrancher la ligne 31, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«c) il est rattaché à une ligne principale de»

Retrancher la ligne 6, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«entre sept et onze, nommés en conformité»

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 9, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«(i) un administrateur dont la nomination est proposée par le»

Retrancher les lignes 21 à 26, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«(iv) le reste des administrateurs sont choisis parmi les personnes dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes;»

Article 7

Retrancher la ligne 41, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«7. À la demande du conseil d'administration d'une administration portuaire ou après l'avoir consulté, le ministre peut délivrer des lettres»

Article 8

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la commission portuaire — ou qui pouvaient l'être contre elle — et aux responsabilités et obligations existantes de cette commission,»

Article 10

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la société portuaire locale — ou qui pouvaient l'être contre elle — et aux responsabilités et obligations existantes de cette société,»

Retrancher les lignes 43 et 44, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la Société canadienne des ports — ou qui pouvaient l'être contre elle — et aux responsabilités et obligations existantes de cette société à»

Clause 12

In the French version only, strike out line 38, on page 10, and substitute the following therefor:

“administrateur dont la nomination est proposée par le ministre;”

Strike out lines 35 to 37, on page 10, and lines 1 to 5, on page 11, and substitute the following therefor:

“viduals as mentioned in the letters patent; and

(d) the Governor in Council appoints the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the letters patent.

(2) The directors are appointed to hold office”

Add immediately after line 10, on page 11, the following:

“(2.1) No person is eligible to be appointed as a director within twelve months after the expiration of their term or renewed term.”

Strike out lines 11 and 12, on page 11, and substitute the following therefor:

“(3) The directors are appointed to serve”

Strike out line 14, on page 11, and substitute the following therefor:

“(4) The board of directors shall fix the”

Add immediately after line 16, on page 11, the following:

“(5) Subject to the letters patent or by-laws, a majority of the number of directors required by the letters patent constitutes a quorum at any meeting of directors, and, notwithstanding any vacancy among the directors, a quorum of directors may exercise all the powers of the directors.”

Clause 14

Strike out lines 39 to 42, on page 11, and substitute the following therefor:

“the *Canada Business Corporations Act*;

(e) an individual who is a director, officer or employee of a user that has a material contract with the port authority, or an individual user who has such a contract;

(f) an individual who is under eighteen years of age;

(g) an individual who has been declared mentally incompetent by a court in Canada or elsewhere; or

(h) an undischarged bankrupt.”

Clause 15

Strike out lines 1 to 4, on page 12, and substitute the following therefor:

“15. The board of directors shall elect a chairperson from among their number for a term not exceeding two years, the term being renewable.”

Article 12

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 38, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit:

«administrateur dont la nomination est proposée par le ministre;»

Retrancher les lignes 1 à 6, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«d) le gouverneur en conseil nomme les autres candidats dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnés dans les lettres patentes.

(2) Les»

Ajouter immédiatement après la ligne 12, à la page 11, ce qui suit:

«(2.1) La personne qui a déjà été administrateur ne peut l'être de nouveau que si douze mois se sont écoulés depuis l'expiration de son mandat d'administrateur ou de son renouvellement.»

Retrancher la ligne 13, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«(3) Les»

Retrancher la ligne 16, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«(4) Le conseil d'administration fixe la»

Ajouter immédiatement après la ligne 18, à la page 11, ce qui suit:

«(5) Sous réserve des lettres patentes ou des règlements administratifs, la majorité du nombre d'administrateurs prévu par les lettres patentes constitue le quorum; lorsque celui-ci est atteint, les administrateurs peuvent exercer leurs pouvoirs, nonobstant toute vacance en leur sein.»

Article 14

Retrancher les lignes 45 à 47, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«e) les administrateurs, dirigeants et employés d'un utilisateur qui a un contrat important avec l'administration portuaire ainsi que toute autre personne qui, à titre d'utilisateur individuel a un tel contrat;

f) les personnes âgées de moins de dix-huit ans;

g) les personnes atteintes d'une déficience mentale qui ont été reconnues comme telles par un tribunal même étranger;

h) les faillis non libérés.»

Article 15

Retrancher les lignes 1 à 4, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«15. Le conseil d'administration élit, parmi les administrateurs, le président du conseil d'une administration portuaire pour un mandat maximal renouvelable de deux ans.»

Clause 16

Strike out line 13, on page 12, and substitute the following therefor:

“after the date of the continuance.”

Clause 18

Strike out lines 28 and 29, on page 12, and substitute the following therefor:

“18. The board of directors is responsible for the management of the activities of a port authority.”

Clause 19

Strike out line 30, on page 12, and substitute the following therefor:

“19. (1) The board of directors of a port authority shall”

Strike out line 34, on page 12, and substitute the following therefor:

“(2) The chief executive officer is not a member of the board of directors.

(3) A port authority may appoint the”

New Clause 19.1

Add immediately after line 36, on page 12, the following new clause:

“19.1 (1) Every director and officer of a port authority shall, in exercising powers and discharging duties,

(a) act honestly and in good faith with a view to the best interests of the port authority; and

(b) exercise the care, diligence and skill that a reasonably prudent person would exercise in comparable circumstances.

(2) Every director and officer of a port authority shall comply with this Part, the regulations made under subsection 23(2) and the letters patent and by-laws of the port authority.

(3) No provision in a contract or resolution relieves a director or officer from the duty to act in accordance with this Part, the regulations made under subsection 23(2), the letters patent or the by-laws or relieves them from liability for a breach of any of them.”

Clause 20

Strike out line 1, on page 13, and substitute the following therefor:

“20. Notwithstanding section 3 of the *Crown Liability and Proceedings Act* and subsection 5.1(1), an obligation or liability arising by”

Article 16

Retrancher la ligne 14, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«jours suivant la date de la prorogation.»

Article 18

Retrancher les lignes 29 à 31, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«18. Le conseil d'administration d'une administration portuaire est chargé de la gestion des activités de celle-ci.»

Article 19

Retrancher les lignes 32 à 37, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«19. (1) Le conseil d'administration est tenu de nommer le premier dirigeant et peut nommer les autres dirigeants, selon qu'il l'estime indiqué.

(2) Le premier dirigeant ne fait pas partie du conseil d'administration.

(3) L'administration portuaire peut nommer le personnel qu'elle estime nécessaire au fonc—»

Nouvel article 19.1

Ajouter immédiatement après la ligne 38, à la page 12, le nouvel article suivant:

« 19.1 (1) Les administrateurs et les dirigeants d'une administration portuaire doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, agir:

a) avec intégrité et de bonne foi au mieux des intérêts de l'administration portuaire;

b) avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve, en pareilles circonstances, une personne prudente.

(2) Les administrateurs et les dirigeants d'une administration portuaire doivent observer la présente partie, les règlements d'application du paragraphe 23(2), les lettres patentes et les règlements administratifs de l'administration portuaire.

(3) Aucune disposition d'un contrat ou d'une résolution ne peut libérer les administrateurs ou les dirigeants de l'obligation d'agir conformément à la présente partie, aux règlements d'application du

paragraphe 23(2), aux lettres patentes et aux règlements administratifs ni des responsabilités découlant de cette obligation.»

Article 20

Retrancher la ligne 1, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«20. Par dérogation à l'article 3 de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif* et au paragraphe 5.1(1), les obligations ou la responsabilité»

New Clause 20.1

Add immediately after line 5, on page 13, the following new clause:

“**20.1** The *Financial Administration Act*, other than subsection 9(3) and sections 155, 155.1 and 156, does not apply to a port authority.”

Clause 21

Strike out lines 6 and 7, on page 13, and substitute the following therefor:

“**21.** Notwithstanding subsection 5.1(1) and any authority given under any other Act, other than the *Emergencies Act*, any other Act in respect of emergencies and any Act of general application providing for grants, no payment to a port”

Clause 22

Strike out line 11, on page 13, and substitute the following therefor:

“**22.** Notwithstanding subsection 5.1(1), no guarantee may be given under the”

Clause 24

Strike out line 29, on page 13, and substitute the following therefor:

“**24.** (1) A port authority is incorporated”

Strike out lines 34 to 39, on page 13, and substitute the following therefor:

“(2) Unless the letters patent provide otherwise, the power of a port authority to operate a port is limited to the power to engage in the port activities of shipping, navigation, transportation of passengers and goods and handling and storage of goods, as well as activities necessary to support port operations.”

In the English version only, strike out line 2, on page 14, and substitute the following therefor:

“activity or exercise any power that it is”

Add immediately after line 6, on page 14, the following:

“(3.1) A port authority may contract only in its own name.”

In the English version only, strike out line 20, on page 14, and substitute the following therefor:

“activities and exercise only the”

Strike out lines 28 to 34, on page 14, and substitute the following therefor:

“activity or exercise any power that it carried on or exercised before December 1, 1995 but, if the subsidiary ceases to carry on the activity or exercise the power at any time, it may not recommence it unless the activity or power is authorized in the letters patent.”

Nouvel article 20.1

Ajouter immédiatement après la ligne 5, à la page 13, le nouvel article suivant:

«**20.1** La *Loi sur la gestion des finances publiques*, à l'exception du paragraphe 9(3) et des articles 155, 155.1 et 156, ne s'applique pas aux administrations portuaires.»

Article 21

Retrancher les lignes 6 et 7, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«**21.** Par dérogation au paragraphe 5.1(1) et à toute autre autorisation prévue par un texte de loi, exception faite de la *Loi sur les mesures d'urgence*, de toute autre loi en matière de situations d'urgence ou d'une loi d'application générale permettant le versement de subventions, il ne peut être»

Article 22

Retrancher la ligne 12, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«**22.** Par dérogation au paragraphe 5.1(1), il ne peut être accordé de garantie»

Article 24

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

« **24.** (1) Une administration portuaire est constituée pour l'exploitation du port visé»

Retrancher les lignes 37 à 42, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Sous réserve des lettres patentes, l'autorisation donnée à une administration portuaire d'exploiter un port est restreinte aux activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises, ainsi qu'aux autres activités nécessaires aux opérations portuaires.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 2, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

«activity or exercise any power that it is»

Ajouter immédiatement après la ligne 6, à la page 14, ce qui suit:

«(3.1) Une administration portuaire ne peut conclure un contrat que sous son propre nom.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 20, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

«activities and exercise only the»

Retrancher les lignes 29 à 35, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

«exercer les pouvoirs et les activités commerciales qu'elle exerçait avant le 1^{er} décembre 1995; les pouvoirs et les activités qu'elle cesse d'exercer après cette date ne peuvent être exercés de nouveau que si les lettres patentes le permettent.»

Clause 25

Strike out lines 4 to 7, on page 15, and substitute the following therefor:

“(2) A railway referred to in paragraph (1)(a) is subject to the *Railway Safety Act* but is not subject to Part III of the *Canada Transportation Act*.”

Clause 27

Strike out line 20, on page 15, and substitute the following therefor:

“committee established by the directors.”

Strike out lines 21 to 25, on page 15, and substitute the following therefor:

“(3) A port authority may not mortgage, hypothecate, pledge or otherwise create a security interest in the federal real property it manages in any way other than to pledge the revenues of that property, but it may create such a security interest in fixtures on federal real property to the extent authorized in the letters patent.”

Clause 28

Strike out lines 33 to 38, on page 15, and substitute the following therefor:

“immediately require in

(a) debentures, bonds, bankers' acceptances or other debt obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province or municipality in Canada or any member of the Canadian Payments Association; or

(b) investments of a category prescribed by regulation by the Governor in Council for the purposes of this section.”

New Clause 28.1

Add immediately before line 1, on page 16, the following new clause:

“28.1 The directors of a port authority shall call an annual meeting not later than eighteen months after the port authority comes into existence and subsequently not later than fifteen months after holding the last preceding annual meeting.”

New Clause 29.1

Add immediately after line 24, on page 16, the following new clause:

“29.1 The board of directors of a port authority shall present at every annual meeting

(a) comparative financial statements that relate separately to

(i) the period that ended not more than six months before the annual meeting and that began on the date the port authority came into existence or, if the port authority has completed a fiscal year, immediately after the end of the last completed fiscal year, and

(ii) the immediately preceding fiscal year;

(b) the report of the auditor of the port authority; and

(c) any further information respecting the financial position of the port authority and its wholly-owned subsidiaries and the results of their operations required by the Act, any regulations made under the Act, the letters patent or the by-laws.”

Article 25

Retrancher les lignes 6 à 9, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) La *Loi sur la sécurité ferroviaire* s'applique au chemin de fer visé à l'alinéa (1)a); toutefois, la partie III de la *Loi sur les transports au Canada* ne lui est pas applicable.»

Article 27

Retrancher la ligne 25, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«à un comité constitué par les administrateurs.»

Retrancher les lignes 26 à 30, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit:

«(3) L'administration portuaire ne peut grever les immeubles fédéraux qu'elle gère ou détient d'une sûreté, notamment d'une hypothèque, sauf pour donner en gage une somme égale au revenu qu'elle en retire; elle peut toutefois grever d'une sûreté les accessoires fixés à demeure sur des immeubles fédéraux si ses lettres patentes le permettent.»

Article 28

Retrancher les lignes 37 à 43, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit:

«pas un besoin immédiat dans:

a) soit des titres de créance — notamment obligations, acceptations de banque et bons — émis ou garantis par le gouvernement du Canada ou celui d'une province, une municipalité canadienne ou un membre de l'Association canadienne des paiements;

b) soit des valeurs mobilières qui font partie d'une catégorie de valeurs mobilières que le gouverneur en conseil désigne par règlement pour l'application du présent article.»

Nouvel article 28.1

Ajouter immédiatement avant la ligne 1, à la page 16, le nouvel article suivant:

«28.1 Les administrateurs d'une administration portuaire doivent convoquer la réunion annuelle au plus tard dans les dix-huit mois suivant la création de l'administration portuaire et, par la suite, dans les quinze mois suivant la réunion annuelle précédente.»

Nouvel article 29.1

Ajouter immédiatement après la ligne 25, à la page 16, le nouvel article suivant:

«29.1 Le conseil d'administration de l'administration portuaire doit présenter à la réunion annuelle:

a) les états financiers comparatifs couvrant séparément:

(i) la période se terminant six mois au plus avant la réunion et ayant commencé à la date soit de création de l'administration portuaire, soit, si elle a déjà fonctionné durant un exercice complet, de la fin de cet exercice,

(ii) l'exercice précédent;

b) le rapport du vérificateur de l'administration portuaire;

c) tous renseignements sur la situation financière de l'administration portuaire et de ses filiales à cent pour cent, et le résultat de leurs opérations qu'exigent la présente loi, ses règlements d'application, les lettres patentes ou les règlements administratifs.»

Clause 30

Strike out line 29, on page 16, and substitute the following therefor:

“audited annual financial statements and those of its wholly-owned subsidiaries for the”

In the English version only, strike out line 37, on page 16, and substitute the following therefor:

“(c) a statement of income and expenses; and”

Strike out lines 1 to 11, on page 17, and substitute the following therefor:

“(3) The annual financial statements shall set out the total remuneration paid to each of the following persons in that year by the port authority or its wholly-owned subsidiary, including any fee, allowance or other benefit:

(a) the directors;

(b) the chief executive officer; and

(c) the officers and employees whose remuneration exceeds a prescribed threshold.

(4) The Governor in Council may make regulations

(a) respecting the preparation, form and content of the documents referred to in paragraphs (2)(a) to (d) and the information referred to in subsection (3); and

(b) prescribing the remuneration threshold for the purposes of paragraph (3)(c) and the method of determining that threshold.”

Clause 31

Strike out line 13, on page 17, and substitute the following therefor:

“financial statements in accordance with generally accepted accounting principles and, as soon as is practi—”

Clause 32

Strike out line 18, on page 17, and substitute the following therefor:

“32. (1) A port authority shall ensure that, in respect of itself and its wholly-owned subsidiaries,”

Clause 33

Strike out lines 14 to 17, on page 18, and substitute the following therefor:

“(4) Where the examiner and the audit committee or board of directors disagree on the plan, the Minister may make a final determination with respect to it.”

Clause 34

Strike out line 22, on page 18, and substitute the following therefor:

“of the special examination, submit a report and a summary report of”

Strike out lines 35 and 36, on page 18, and substitute the following therefor:

“practicable after it receives the summary report, have notice of the summary report published in a major”

Article 30

Retrancher la ligne 29, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«annuelle leurs états financiers vérifiés ainsi que ceux de leurs filiales à cent pour cent pour»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 37, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«(c) a statement of income and expenses; and»

Retrancher les lignes 1 à 11, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

«(3) Est mentionnée dans les états financiers annuels la rémunération totale de chacune des personnes suivantes, de même que les traitements, honoraires, indemnités ou tout autre avantage que l'administration portuaire ou l'une de ses filiales à cent pour cent leur verse:

a) les administrateurs;

b) le premier dirigeant;

c) les dirigeants et employés dont la rémunération est supérieure au plancher réglementaire.

(4) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) régir le mode d'établissement, le contenu et la forme des éléments mentionnés aux alinéas (2)a) à d) et au paragraphe (3);

b) fixer le plancher réglementaire mentionné à l'alinéa (3)c) et la façon de le déterminer.»

Article 31

Retrancher la ligne 13, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«sent chaque trimestre, selon les principes comptables généralement reconnus, des états financiers»

Article 32

Retrancher la ligne 19, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«lent, tant en ce qui les concerne qu'en ce qui concerne leurs filiales à cent pour-cent.»

Article 33

Retrancher la ligne 16, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit:

«nistration sur le plan d'action sont tranchés de façon définitive par»

Article 34

Retrancher les lignes 23 et 24, à la page 18, et les remplacer par ce qui suit:

«remet au ministre et au conseil d'administration un rapport sur ses conclusions ainsi qu'un résumé du rapport.»

Retrancher la ligne 37, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit:

«la réception du résumé du rapport,»

Strike out line 39, on page 18, and substitute the following therefor:

“(4) A port authority shall make the summary report”

Clause 35

In the English version only, strike out line 8, on page 19, and substitute the following therefor:

“the board of directors appoint another auditor to do it”

Clause 36

Strike out lines 19 and 20, on page 19, and substitute the following therefor:

“(2) The Minister may, in the letters patent,”

Strike out lines 29 to 31, on page 19, and substitute the following therefor:

“does not apply to that property.

(3.1) The *Surplus Crown Assets Act* does not apply to a port authority.”

Clause 37

Strike out lines 3 and 4, on page 20, and substitute the following therefor:

“(b) may retain and use the”

Clause 38

Strike out line 32, on page 20, and substitute the following therefor:

“may dispose of any fixtures on federal real property to the extent authorized in the letters patent and may grant road allowances or easements,”

Clause 40

Strike out line 16, on page 21, and substitute the following therefor:

“40. (1) A port authority shall, within twelve”

Strike out lines 31 to 33, on page 21.

Clause 41

Strike out line 23, on page 23, and substitute the following therefor:

“warship, naval auxiliary ship or other ship under the command of the Canadian Forces, a ship of a”

Clause 42

Strike out lines 35 to 38, on page 23, and substitute the following therefor:

“discriminate among users or classes of users of the port, give an undue or unreasonable preference to any user or class of user or subject any user or class of user to an undue or unreasonable disadvantage.”

In the English version only, strike out line 42, on page 23, and substitute the following therefor:

“entiate among users or classes of users on the basis of the volume”

Retrancher la ligne 43, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit:

«social le résumé du rapport d'examen spécial pour»

Article 35

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 8, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«the board of directors appoint another auditor to do it»

Article 36

Retrancher les lignes 19 et 20, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) Le ministre peut, par lettres patentes, confier la»

Retrancher les lignes 29 à 32, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit:

«s'applique plus à cet immeuble.

(3.1) La *Loi sur les biens de surplus de la Couronne* ne s'applique pas à l'administration portuaire.»

Article 37

Retrancher les lignes 3 et 4, à la page 20, et les remplacer par ce qui suit:

«b) peut conserver et»

Article 38

Retrancher la ligne 36, à la page 20, et la remplacer par ce qui suit:

«passage ou d'accès ou des services publics; elle peut également aliéner les accessoires fixés à demeure sur des immeubles fédéraux, dans la mesure où ses lettres patentes l'y autorisent.»

Article 40

Retrancher la ligne 15, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«40. (1) Dans les douze mois suivant la délivran»

Retrancher les lignes 32 à 35, à la page 21.

Article 41

Retrancher la ligne 25, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

«ne, aux navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, aux navires de forces étrangères présentes»

Article 42

Retrancher les lignes 37 à 40, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit:

«utilisateurs ou catégories d'utilisateurs, ou l'octroi d'un avantage injustifié ou déraisonnable, ou l'imposition d'un désavantage injustifié ou déraisonnable, à un utilisateur ou à une catégorie d'utilisateurs.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 42, à la page 23, et la remplacer par ce qui suit:

«entiate among users or classes of users on the basis of the volume»

Clause 43

Strike out line 4, on page 24, and substitute the following therefor:

“fix a new fee or revise an existing fee for wharfage, berthage or harbour dues, it shall”

Strike out line 7, on page 24, and substitute the following therefor:

“before the expiration of sixty days after the”

Add immediately after line 35, on page 24, the following:

“(4) The notice required by this section does not apply to any fees accepted in a confidential contract under section 44.”

New Clause 43.1

Add immediately before line 36, on page 24, the following new clause:

“**43.1** (1) Any interested person may at any time file a complaint with the Agency that there is unjust discrimination in a fee fixed under subsection 41(1), and the Agency shall consider the complaint without delay and report its findings to the port authority, and the port authority shall govern itself accordingly.

(2) Section 40 of the *Canada Transportation Act* applies, with such modifications as the circumstances require, to every report of the Agency made under subsection (1) as if the report were a decision made pursuant to that Act.”

Clause 45

Strike out line 2, on page 25, and substitute the following therefor:

“port authority as a federal institution”

Clause 46

Add immediately after line 23, on page 25, the following:

“(4) The Governor in Council may revoke a certificate of intent to dissolve at any time before the issuance of a certificate of dissolution by the issuance of a certificate of revocation of intent to dissolve.

(5) The revocation is effective on the date set out in the certificate of revocation and the port authority may then continue to carry on its activities.”

Clause 47

Strike out lines 30 to 37, on page 25, and lines 1 to 3, on page 26, and substitute the following therefor:

“(a) monitor ships about to enter or within the waters of the port;

(b) establish the practices and procedures to be followed by ships;

(c) require ships to have the capacity to use specified radio frequencies; and

(d) establish traffic control zones for the purposes of paragraphs (a) to (c).”

Article 43

Retrancher la ligne 5, à la page 24, et la remplacer par ce qui suit:

«des droits d'amarrage, des droits d'accostage ou des droits de port qu'elle se propose de fixer ou de»

Retrancher la ligne 7, à la page 24, et la remplacer par ce qui suit:

«avant l'expiration d'un délai de soixante jours»

Ajouter immédiatement après la ligne 28, à la page 24, ce qui suit:

«(4) L'obligation de préavis mentionnée au présent article ne s'applique pas aux droits prévus par un contrat conclu en vertu de l'article 44.»

Nouvel article 43.1

Ajouter immédiatement avant la ligne 29, à la page 24, le nouvel article suivant:

«**43.1** (1) Tout intéressé peut déposer auprès de l'Office une plainte portant qu'un droit fixé aux termes du paragraphe 41(1) comporte une distinction injustifiée; l'Office examine la plainte sans délai et communique ses conclusions à l'administration portuaire qui est liée par celles-ci.

(2) L'article 40 de la *Loi sur les transports au Canada* s'applique, avec les adaptations nécessaires, aux conclusions de l'Office, comme s'il s'agissait d'une décision rendue en application de cette loi.»

Article 45

Retrancher les lignes 2 et 3, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

«s'applique à l'administration portuaire à titre d'institution fédérale au sens»

Article 46

Ajouter immédiatement après la ligne 27, à la page 25, ce qui suit:

«(4) Le gouverneur en conseil peut révoquer un certificat d'intention de dissolution, entre sa délivrance et celle du certificat de dissolution, par délivrance d'un certificat de renonciation à dissolution.

(5) Le certificat de renonciation à dissolution prend effet à la date qui y figure et l'administration portuaire peut dès lors continuer à exercer ses activités.»

Article 47

Retrancher les lignes 35 à 43, à la page 25, et les lignes 1 à 5, à la page 26, et les remplacer par ce qui suit:

«a) contrôler la circulation des navires qui se trouvent dans les eaux du port ou s'apprêtent à y entrer;

b) normaliser les pratiques et procédures que doivent suivre les navires;

c) rendre obligatoire à bord des navires la présence de l'équipement permettant l'utilisation de certaines fréquences radio déterminées;

d) créer des zones de contrôle de la circulation portuaire pour l'application des alinéas a) à c).»

Strike out lines 8 and 9, on page 26, and substitute the following therefor:

“ships or classes of ships about to enter the port or within the port;”

Add immediately after line 13, on page 26, the following:

“(3) Subject to any regulations made under section 52, practices and procedures established by a port authority under subsection (1) shall not be inconsistent with national standards and practices for marine vessel traffic services, in particular those established under the *Canada Shipping Act*.”

Clause 48

Strike out lines 14 to 20, on page 26, and substitute the following therefor:

“48. (1) A port authority shall take reasonable steps to bring notice of each practice and procedure proposed under paragraph 47(1)(b) to the attention of persons likely to be affected by it at least 30 days before the proposed effective date of the measure, and a reasonable opportunity within those thirty days shall be given to ship”

Strike out line 30, on page 26, and substitute the following therefor:

“within those thirty days.”

Strike out lines 35 to 40, on page 26, and substitute the following therefor:

“(4) The port authority shall take reasonable steps to bring notice of each measure that it adopts, together with notice of the place at which a copy of the measure may be obtained, to the attention of persons likely to be affected by it.”

Strike out lines 41 and 42, on page 26, and lines 1 to 6, on page 27, and substitute the following therefor:

“(5) Subsection (1) does not apply to a measure

(a) notice of which has been given pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) that makes no substantive change to an existing measure.”

Strike out lines 8 to 10, on page 27, and substitute the following therefor:

“port authority is satisfied that an urgent situation exists, but the port authority shall take reasonable steps to bring notice of the measure to the attention of any person likely to be affected by it as soon as possible after”

Clause 49

Strike out lines 15 to 17, on page 27, and substitute the following therefor:

“a person or a member of a class of persons to exercise the following powers with respect to ships about to enter or within the port or an area of the port:”

Strike out lines 19 and 20, on page 27, and substitute the following therefor:

Retrancher la ligne 9, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

«a) exiger que les navires, individuellement ou au titre de leur appartenance à une catégorie, qui s'apprêtent à»

Ajouter immédiatement après la ligne 18, à la page 26, ce qui suit:

«(3) Sous réserve des règlements d'application de l'article 52, les pratiques et procédures normalisées par une administration portuaire au titre du paragraphe (1) ne peuvent être incompatibles avec les normes et pratiques nationales relatives au services de trafic maritime, notamment celles établies en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

Article 48

Retrancher les lignes 19 à 22, à la page 26, et les remplacer par ce qui suit:

« 48. (1) L'administration portuaire est tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis des pratiques et procédures qu'elle se propose de normaliser en vertu de l'alinéa 47(1)(b) à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement, au moins trente jours»

Retrancher la ligne 35, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit:

«délai de trente jours.»

Retrancher les lignes 39 à 42, à la page 26, et les remplacer par ce qui suit:

«(4) L'administration portuaire est tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis des pratiques et procédures qu'elle a normalisées à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement; l'avis donne le lieu où il est possible»

Retrancher la ligne 1, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«a) ont déjà fait l'objet d'un préavis en vertu de ce»

Retrancher les lignes 9 à 11, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

«d'avis que l'urgence de la situation l'exige; elle est toutefois tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis de ces mesures à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement, dans les meilleurs délais après leur prise»

Article 49

Retrancher les lignes 16 à 18, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

«peut désigner des personnes, nommément ou au titre de leur appartenance à une catégorie, pour exercer les fonctions suivantes à l'égard des navires qui se trouvent dans le port ou un secteur de celui-ci»

Retrancher la ligne 22, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

“leave or proceed within the port or any area of the port.”

Strike out lines 31 to 35, on page 27, and substitute the following therefor:

“(i) to leave a dock, berth or other port facility,

(ii) to leave or refrain from entering any area, or

(iii) to proceed to or remain at a specified location.”

In the English version only, strike out line 25, on page 28, and substitute the following therefor:

“Act;”

Strike out line 28, on page 28, and substitute the following therefor:

“ion, the public or the environment; or

(h) the efficiency of port operations could be compromised.”

Strike out lines 38 to 42, on page 28, and lines 1 to 12, on page 29.

Clause 51

Strike out line 10, on page 30, and substitute the following therefor:

“ships, naval auxiliary ships and other ships under the command of the Canadian Forces, ships of a”

New Clause 51.1

Add immediately after line 15, on page 30, the following new clause:

“51.1 Subject to any regulations made under section 52, a port authority shall take appropriate measures for the maintenance of order and the safety of persons and property in the port.”

Clause 52

Strike out line 26, on page 30, and substitute the following therefor:

“hibition of uses, works and operations;

(b.1) the removal, destruction or disposal of any work that interferes with navigation and provision for the recovery of the costs incurred;”

Clause 56

Strike out line 16, on page 33, and substitute the following therefor:

“warship, naval auxiliary ship or other ship under the command of the Canadian Forces, a ship of a”

Clause 58

Strike out lines 33 to 36, on page 33.

«port ou l'un de ses secteurs, d'en sortir ou de»

Retrancher la ligne 36, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«(i) soit quitter le quai, le poste ou l'installation portuaire où il se»

Retrancher la ligne 39, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit:

«dans lequel il se trouve ou ne»

Retrancher les lignes 42 et 43, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

«l'agent désigne ou y rester.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 25, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

“Act;”

Retrancher la ligne 28, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

«navigation, le public ou l'environnement;

h) l'efficacité des opérations portuaires peut être compromise.»

Retrancher les lignes 42 à 46, à la page 28, et les lignes 1 à 11, à la page 29.

Article 51

Retrancher la ligne 12, à la page 30, et la remplacer par ce qui suit:

«auxiliaires de la marine, les navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, les navires de forces»

Nouvel article 51.1

Ajouter immédiatement après la ligne 17, à la page 30, le nouvel article suivant:

«51.1 Sous réserve des règlements d'application de l'article 52, les administrations portuaires sont tenues de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans le port.»

Article 52

Retrancher la ligne 30, à la page 30, et la remplacer par ce qui suit:

«tion — des usages du port et des ouvrages et activités dans celui-ci;

b.1) l'enlèvement, la destruction ou l'aliénation d'ouvrages qui gênent la navigation et le recouvrement des coûts afférents;»

Article 56

Retrancher la ligne 18, à la page 33, et la remplacer par ce qui suit:

«ne, aux navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, aux navires de forces étrangères présentes»

Article 58

Retrancher les lignes 37 à 40, à la page 33.

Clause 61

Strike out lines 15 to 17, on page 35, and substitute the following therefor:

“(5) The disposal or transfer of federal real property may be effected under the authority of this section or the *Federal Real Property Act*.”

Strike out line 28, on page 35, and substitute the following therefor:

“during that fiscal year and on the continuing management of public ports and public port facilities during that year. The Minister”

Add immediately after line 33, on page 35, the following:

“(8) Subject to any regulations made under section 63, the Minister continues to have the management of public ports and public port facilities that the Minister has not disposed of or transferred”

Clause 63

Strike out line 9, on page 36, and substitute the following therefor:

“(b) the regulation and prohibition of uses, works”

Add immediately after line 12, on page 36, the following:

“(b.1) the removal, destruction or disposal of any work that interferes with navigation and provision for the recovery of the costs incurred;”

Clause 65

Strike out line 11, on page 37, and substitute the following therefor:

“subsection 63(1), a person or a member of a class of persons designated by the”

Clause 67

Add immediately after line 24, on page 37, the following:

“(b.1) protect the rights and interests of communities adjacent to the Seaway;”

Clause 69

Strike out lines 4 to 8, on page 39, and substitute the following therefor:

“property or undertakings to the Minister, any other member of the Queen’s Privy Council for Canada, any other person or any body established under an international agreement, and the Authority shall immediately comply.”

Add immediately after line 8, on page 39, the following:

“(1.1) Where any property or undertaking is transferred to the Minister under subsection (1), the Minister may transfer it to any other member of the Queen’s Privy Council for Canada, any other person or any body established under an international agreement.

Article 61

Retrancher les lignes 14 à 16, à la page 35, et les remplacer par ce qui suit:

«(5) Les aliénations et les transferts peuvent être effectués sous le régime du présent article ou en conformité avec la *Loi sur les immeubles fédéraux*.»

Retrancher les lignes 26 et 27, à la page 35, et les remplacer par ce qui suit:

«d’aliénation et de transfert prises au cours de l’exercice ainsi que sur la gestion des ports publics et des installations portuaires publiques et le fait»

Ajouter immédiatement après la ligne 31, à la page 35, ce qui suit:

«(8) Le ministre conserve, sous réserve des règlements d’application de l’article 63, la gestion des ports et des installations portuaires publiques qu’il n’a ni aliénés ni transférés»

Article 63

Retrancher les lignes 11 à 13, à la page 36, et les remplacer par ce qui suit:

«tion — des usages de ces ports et des ouvrages et activités se déroulant dans le périmètre de ceux-ci ou à proximité de ces installations;

b.1) l’enlèvement, la destruction ou l’aliénation d’ouvrages qui gênent la navigation et le recouvrement des coûts afférents;»

Article 65

Retrancher la ligne 14, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«ministre désigne — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — en vertu du présent article ou»

Article 67

Ajouter immédiatement après la ligne 28, à la page 37, ce qui suit:

«b.1) protéger les droits et les intérêts des collectivités voisines de la voie maritime;»

Article 69

Retrancher les lignes 4 à 6, à la page 39, et les remplacer par ce qui suit:

«un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à toute autre personne ou à une entité constituée au titre d’une entente internationale la totalité ou une partie de ses biens ou entreprises; l’Administration est tenue de se conformer immédiatement à cet»

Ajouter immédiatement après la ligne 9, à la page 39, ce qui suit:

«(1.1) En cas de transfert de biens ou d’entreprises au ministre, celui-ci peut les transférer à un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à toute autre personne ou à une entité constituée au titre d’une entente internationale.

(1.2) The *Federal Real Property Act* does not apply to a transfer under subsection (1) or (1.1) unless it is a sale of land to a person or body other than the Minister or any other member of the Queen's Privy Council for Canada.

(1.3) The *Surplus Crown Assets Act* does not apply to a transfer under subsection (1) or (1.1)."

Strike out line 11, on page 39, and substitute the following therefor:

"property or undertakings referred to in subsection (1) or (1.1) and"

Strike out line 18, on page 39, and substitute the following therefor:

"other person or any body established under an international agreement."

Add immediately after line 36, on page 39, the following:

"(3.1) A transfer of land under paragraph (3)(a) does not affect a right or interest of any person or body of persons, including an Indian band within the meaning of the *Indian Act*, that existed in the land before the coming into force of this Part."

Add immediately before line 37, on page 39, the following:

"(3.2) The terms of an agreement with a not-for-profit corporation or other person shall include a clause providing for the termination of the agreement in the event of the establishment of a body under an international agreement in respect of the Seaway."

Clause 80

Strike out line 38, on page 44, and substitute the following therefor:

"proceedings with respect to the management of the property;"

Strike out line 41, on page 44, and substitute the following therefor:

"respect to the management of the property."

Clause 82

Strike out lines 11 to 14, on page 46, and substitute the following therefor:

"unjustly discriminate among users or classes of users of the Seaway, give an undue or unreasonable preference to any user or class of user or subject any user or class of user to an undue or unreasonable disadvantage with"

In the English version only, strike out line 19, on page 46, and substitute the following therefor:

"or classes of users on the basis of the volume or value of goods"

(1.2) La *Loi sur les immeubles fédéraux* ne s'applique pas aux biens ou entreprises transférés au titre des paragraphes (1) ou (1.1), à moins qu'il ne s'agisse de la vente d'un terrain à une personne — autre qu'un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, dont le ministre — ou à une entité.

(1.3) La *Loi sur les biens de surplus de la Couronne* ne s'applique pas aux biens ou entreprises transférés au titre des paragraphes (1) ou (1.1).»

Retrancher les lignes 12 et 13, à la page 39, et les remplacer par ce qui suit:

«maritime ou des biens ou entreprises mentionnés aux paragraphes (1) ou (1.1); ces ententes peuvent être»

Retrancher la ligne 19, à la page 39, et la remplacer par ce qui suit:

«autre personne ou une entité constituée au titre d'une entente internationale.»

Ajouter immédiatement après la ligne 39, à la page 39, ce qui suit:

«(3.1) Le transfert de terrain effectué au titre de l'alinéa (3)a n'affecte pas les droits ou intérêts qu'une personne ou un groupe de personnes, notamment une bande indienne au sens de La *Loi sur les Indiens*, possède à l'égard de celui-ci à l'entrée en vigueur de la présente partie.»

Ajouter immédiatement avant la ligne 40, à la page 39, ce qui suit:

«(3.2) L'entente conclue avec une société sans but lucratif ou une autre personne doit comporter une disposition permettant d'y mettre fin si une entité est constituée au titre d'une entente internationale concernant la voie maritime.»

Article 80

Retrancher la ligne 37, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit:

«qui se rapportent à la gestion de ces biens et de répondre»

Retrancher la ligne 40, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit:

«rattachent à la gestion de ces biens.»

Article 82

Retrancher les lignes 13 à 16, à la page 46, et les remplacer par ce qui suit:

«utilisateurs ou catégories d'utilisateurs de la voie maritime, ou l'octroi d'un avantage injustifié ou déraisonnable, ou l'imposition d'un désavantage injustifié ou déraisonnable, à un utilisateur ou à une catégorie d'utilisateurs.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 19, à la page 46, et la remplacer par ce qui suit:

«or classes of users on the basis of the volume or value of goods»

Clause 87

Strike out lines 2 and 3, on page 48, and substitute the following therefor:

“section 86, a person or a member of a class of persons designated by the Minister or, where an agreement under subsection 69(2) so provides, by the”

Clause 94

Strike out line 27, on page 49, and substitute the following therefor:

“section 92, a person or a member of a class of persons designated by the Minis—”

Clause 96

Strike out line 6, on page 50, and substitute the following therefor:

“person or member of a class of persons as an enforcement officer for the”

Clause 99

Add immediately after line 40, on page 51, the following:

“(1.1) An enforcement officer may seize anything found in the course of a search that the officer believes on reasonable grounds is a thing referred to in paragraph (1)(b).”

Clause 108

Strike out line 29, on page 58, and substitute the following therefor:

“first to satisfy claims for wages of seamen under the *Canada Shipping Act* and then to satisfy the following claims in order of”

Clause 111

Strike out lines 32 to 40, on page 60, and substitute the following therefor:

“abandoned within the enforcement officer’s area of designation as provided in subsection 96(2), impede, interfere with or render difficult or unsafe the use of that area, the officer may direct the person who appears to be in charge of the ship or goods to remove the ship or goods to a place that the officer considers suitable within or outside the area.”

In the English version only, strike out line 2, on page 61, and substitute the following therefor:

“to a place that”

Clause 115

Add immediately after line 6, on page 62, the following:

“(3) Notwithstanding subsection (1), a director or officer of a port authority is not guilty of an offence under this Act for non-compliance with the code of conduct set out in the letters patent of the port authority.”

Article 87

Retrancher les lignes 2 et 3, à la page 48, et les remplacer par ce qui suit:

«tion de l'article 86, la personne qui est désignée — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — par le ministre ou, si l'entente visée au paragraphe 69(2) le prévoit, par la»

Article 94

Retrancher la ligne 28, à la page 49, et la remplacer par ce qui suit:

«désigne en vertu du présent article — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — peut»

Article 96

Retrancher la ligne 7, à la page 50, et la remplacer par ce qui suit:

«le ministre peut désigner — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — toute personne à titre»

**Article 99*

Ajouter immédiatement après la ligne 39, à la page 51, ce qui suit:

«(1.1) L'agent est autorisé à saisir tout objet qu'il trouve à l'occasion d'une perquisition et dont il a des motifs raisonnables de croire qu'il constitue un objet visé à l'alinéa (1)b).»

Article 108

Retrancher la ligne 30, à la page 58, et la remplacer par ce qui suit:

«paiement des créances salariales des marins, visées par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, puis à celui des sommes suivantes selon l'ordre»

Article 111

Retrancher les lignes 33 à 40, à la page 60, et les remplacer par ce qui suit:

«abandonnés dans la zone de compétence pour laquelle il a été désigné, aux termes du paragraphe 96(2), gênent ou entravent les opérations, ou les rendent difficiles ou dangereuses, peut ordonner à la personne apparemment responsable du navire ou des marchandises de les enlever du lieu où ils se trouvent et de les placer ailleurs à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 2, à la page 61, et la remplacer par ce qui suit:

«to a place that»

Article 115

Ajouter immédiatement après la ligne 7, à la page 62, ce qui suit:

«(3) Par dérogation au paragraphe (1), un administrateur ou un dirigeant d'une administration portuaire n'est pas coupable d'une infraction à la présente loi du seul fait qu'il ne se conforme pas au code de déontologie que comportent les lettres patentes de cette administration.»

New Clause 116.1

Add immediately after line 17, on page 62, the following new clause:

“**116.1** (1) Where a person is guilty of an offence under Part I or the regulations made under subsection 23(2), a court in which proceedings in respect of the offence are taken may, in addition to any punishment it may impose, order the person to comply with those provisions for the contravention of which the person is convicted.

(2) No civil remedy for an act or omission is suspended or affected by reason that the act or omission is an offence under Part I or the regulations made under subsection 23(2).”

New Clause 131.1

Add immediately after line 7, on page 67, the following new clause:

“**131.1** The Act is amended by adding the following after section 15:

15.1 (1) Where a contract for services referred to in subsection 15(2) does not provide a mechanism for the resolution of disputes in the contract renewal process, fifty days before the contract expires, the parties to the contract shall jointly choose a mediator and an arbitrator and shall refer to the mediator all issues related to the renewal of the contract that remain unresolved.

(2) Where the parties cannot agree on an arbitrator or where the arbitrator chosen by the parties is unavailable, the Minister shall choose an arbitrator.

(3) The mediator has thirty days in which to bring the parties to agreement on the outstanding issues, at the end of which time the parties to the contract shall refer all of the remaining outstanding issues to the arbitrator.

15.2 (1) The parties to the contract shall each submit a final offer in respect of the outstanding issues to each other and to the arbitrator within five days after the date on which those issues are referred to the arbitrator.

(2) Within fifteen days, the arbitrator shall choose one or other of the final offers.

(3) The final offer chosen by the arbitrator becomes part of the new contract for services and the new contract becomes effective on the day after the former contract expires.

15.3 A body corporate with which an Authority has contracted for services under subsection 15(2) and the members and shareholders of the body corporate are prohibited from refusing to provide pilotage services while a contract for services is in effect or being negotiated.”

Clause 134

Strike out lines 8 and 9, on page 68, and substitute the following therefor:

“mended charge, with interest at the rate quoted by banks to the most credit-worthy borrowers for prime business loans, as determined by the Bank of Canada for the day on which the Agency recommends the lower charge.”

Nouvel article 116.1

Ajouter immédiatement après la ligne 13, à la page 62, le nouvel article suivant:

«**116.1** (1) Le tribunal peut, en plus des peines prévues, ordonner à la personne déclarée coupable d'une infraction à une disposition de la partie I ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe 23(2) de se conformer à la disposition à laquelle elle a contrevenu.

(2) Les recours civils ne sont ni éteints ni modifiés du fait d'une infraction à une disposition de la partie I ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe 23(2).»

Nouvel article 131.1

Ajouter immédiatement après la ligne 7, à la page 67, le nouvel article suivant:

«**131.1** La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit:

15.1 (1) Cinquante jours avant l'expiration d'un contrat de louage de services mentionné au paragraphe 15(2) qui ne comporte aucune disposition sur le règlement des différends à survenir au cours des négociations en vue de son renouvellement, les parties au contrat sont tenues de choisir d'un commun accord un médiateur et un arbitre, et de soumettre au médiateur toutes les questions liées au renouvellement du contrat qui demeurent en litige.

(2) Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre ou si l'arbitre qu'elles ont choisi n'est pas disponible, le ministre en désigne un lui-même.

(3) Le médiateur dispose d'un délai de trente jours pour amener les parties à s'entendre sur les questions qui lui ont été soumises; une fois ce délai expiré, les parties au contrat soumettent les questions qui demeurent en litige à l'arbitre.

15.2 (1) Chaque partie au contrat est tenue de faire parvenir à l'arbitre — ainsi qu'à la partie adverse — sa dernière offre sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

(2) L'arbitre dispose d'un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle elles lui sont soumises pour choisir l'une ou l'autre des dernières offres.

(3) La dernière offre choisie par l'arbitre est incorporée au contrat de louage de services renouvelé, lequel prend effet à la date d'expiration du contrat précédent.

15.3 Il est interdit à la personne morale qui a conclu un contrat de louage de services en vertu du paragraphe 15(2) de même qu'à ses membres ou actionnaires de refuser de fournir des services de pilotage pendant la durée de validité d'un contrat ou au cours des négociations en vue du renouvellement d'un contrat.»

Article 134

Retrancher les lignes 4 à 7, à la page 68, et les remplacer par ce qui suit:

«ser aux personnes qui ont payé le droit fixé la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, le remboursement étant accompagné des intérêts au taux le plus bas auquel les banques accordent des prêts commerciaux à risque minimum aux emprunteurs jouissant du meilleur crédit et qui est fixé par la Banque du Canada pour le jour au cours duquel l'Office recommande un droit de pilotage inférieur.»

New Clauses 136.1 to 136.3

Add immediately after line 36, on page 68, the following new clauses:

“136.1 Paragraph 48(a) of the Act is replaced by the following:

(a) any provision of this Act, other than section 15.3,

136.2 The Act is amended by adding the following after section 48:

48.1 A person who contravenes section 15.3 is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$10,000 for each day on which the offence is committed or continued.

136.3 Section 49 of the Act is replaced by the following:

49. All fines collected pursuant to this Act, other than section 48.1, shall be paid to the Authority concerned.”

Clause 137

Strike out line 2, on page 69, and substitute the following therefor:

“with each Authority, its users and other persons affected, before”

Strike out line 3, on page 69, and substitute the following therefor:

“December 31, 1997, review the pilot certifica—”

New Clause 141.1

Add immediately after line 7, on page 70, the following new clause:

“141.1 Schedule I to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions”:

Fraser River Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Halifax

Montreal Port Authority

Administration portuaire de Montréal

Prince Rupert Port Authority

Administration portuaire de Prince-Rupert

Quebec Port Authority

Administration portuaire de Québec

Saint John Port Authority

Administration portuaire de Saint-Jean

St. John's Port Authority

Administration portuaire de St. John's

Vancouver Port Authority

Administration portuaire de Vancouver”

Nouveaux articles 136.1 à 136.3

Ajouter immédiatement après la ligne 34, à la page 68, les nouveaux articles suivants:

« **136.1 L'alinéa 48a) de la même loi est remplacé par ce qui suit:**

a) à une disposition de la présente loi autre que l'article 48.1;

136.2 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 48, de ce qui suit:

48.1 La personne qui contrevient à l'article 15.3 est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 10 000 \$ par jour au cours duquel se commet ou se poursuit l'infraction.

136.3 L'article 49 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

49. À l'exception des amendes infligées pour infraction à l'article 48.1, les amendes perçues en application de la présente loi sont versées à l'Administration intéressée.»

Article 137

Retrancher la ligne 2, à la page 69, et la remplacer par ce qui suit:

«chaque Administration, ses utilisateurs ainsi que toutes les personnes qui sont touchées par son fonctionnement, est»

Retrancher la ligne 13, à la page 69, et la remplacer par ce qui suit:

«le 31 décembre 1997.»

Nouvel article 141.1

Ajouter immédiatement après la ligne 6, à la page 70, le nouvel article suivant:

« **141.1 L'annexe I de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre «Autres institutions fédérales», de ce qui suit:**

Administration portuaire de Halifax

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Montréal

Montreal Port Authority

Administration portuaire de Prince-Rupert

Prince Rupert Port Authority

Administration portuaire de Québec

Quebec Port Authority

Administration portuaire de Saint-Jean

Saint John Port Authority

Administration portuaire de St. John's

St. John's Port Authority

Administration portuaire de Vancouver

Vancouver Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Clause 143

Strike out line 26, on page 70, and substitute the following therefor:

“the *Indian Act*, The Hamilton Harbour Commissioners constituted pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*, The Toronto Harbour Commissioners constituted pursuant to *The Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911*, a harbour commission established pursuant to the *Harbour Commissions Act*, a Crown corporation within”

New Clause 144.1

Add immediately after line 31, on page 71, the following new clause:

“144.1 Paragraph 59(k) of the Act is replaced by the following:

(k) respecting the manner of conducting assessments of the environmental effects of, and follow-up programs for, projects for which The Hamilton Harbour Commissioners constituted pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*, The Toronto Harbour Commissioners constituted pursuant to *The Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911*, any harbour commission established pursuant to the *Harbour Commissions Act*, a not-for-profit corporation that enters into an agreement under subsection 69(2) of the *Canada Marine Act* or a port authority established under that Act, exercises a power or performs a duty or function referred to in paragraph 5(1)(a), (b) or (c), respecting any action to be taken in respect of those projects during the environmental assessment process and, for those purposes, respecting the application of the laws from time to time in force in any province;”

New Clause 145.1

Strike out lines 18 and 19, on page 72, and substitute the following therefor:

“145.1 Section 31 of the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act is amended by adding the following after subsection (2.1):

(2.2) The Governor in Council may, by order, amend Schedule I

(a) by adding thereto the name of any port authority established under the *Canada Marine Act*; or

(b) by deleting therefrom the name of any port authority.

146. Schedule I to the Act is amended by”

Clause 147

Strike out lines 38 to 40 on page 72.

New Clause 147.1

Add immediately after line 40, on page 72, the following new clause:

“147.1 Schedule I to the Act is amended by striking out the following:

The St. Lawrence Seaway Authority

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent”

Fraser River Port Authority»**Article 143**

Retrancher la ligne 27, à la page 70, et la remplacer par ce qui suit:

«*Loi sur les Indiens*, les commissions portuaires constituées par la *Loi sur les commissions portuaires*, les commissaires nommés en vertu de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* et de la *Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto*, les sociétés d'État au»

Nouvel article 144.1

Ajouter immédiatement après la ligne 28, à la page 71, le nouvel article suivant:

«**144.1 L'alinéa 59k) de la même loi est remplacé par ce qui suit:**

k) régir les modalités d'évaluation des effets environnementaux et celles des programmes de suivi des projets à l'égard desquels les commissaires nommés en vertu de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* et de la *Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto*, les commissions portuaires constituées par la *Loi sur les commissions portuaires*, la société sans but lucratif qui a conclu une entente en vertu du paragraphe 69(2) de la *Loi maritime du Canada* et les administrations portuaires constituées sous le régime de cette loi exercent une attribution visée aux alinéas 5(1)a), b) ou c), régir toute mesure qui doit être prise à l'égard de ces projets au cours du processus d'évaluation environnementale et, à ces fins, régir l'application des lois d'une province en vigueur au moment de l'évaluation;»

Nouvel article 145.1

Retrancher les lignes 16 à 18, à la page 72, et les remplacer par ce qui suit:

«**145.1 L'article 31 de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces est modifié par adjonction, après le paragraphe (2.1), de ce qui suit:**

(2.2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier l'annexe I:

a) soit en y ajoutant le nom d'une administration portuaire constituée au titre de la *Loi maritime du Canada*;

b) soit en en retranchant le nom d'une administration portuaire.

146. L'annexe I de la même loi est modifiée par suppression»

Article 147

Retrancher les lignes 34 à 36, à la page 72.

Nouvel article 147.1

Ajouter immédiatement après la ligne 39, à la page 72, le nouvel article suivant:

« **147.1 L'annexe I de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit:**

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

The St. Lawrence Seaway Authority»

Clause 157

Strike out lines 33 to 35, on page 74, and substitute the following therefor:

“157. Subsection 3(1) of the Fishing and Recreational Harbours Act is amended”

New Clause 159.1

Add immediately after line 14, on page 75, the following new clause:

“159.1 Schedule III to the Act is amended by adding the following in alphabetical order:

Fraser River Port Authority
Administration portuaire du fleuve Fraser
 Halifax Port Authority
Administration portuaire de Halifax
 Montreal Port Authority
Administration portuaire de Montréal
 Prince Rupert Port Authority
Administration portuaire de Prince-Rupert
 Quebec Port Authority
Administration portuaire de Québec
 Saint John Port Authority
Administration portuaire de Saint-Jean
 St. John's Port Authority
Administration portuaire de St. John's
 Vancouver Port Authority
Administration portuaire de Vancouver”

Clause 161

Strike out lines 23 and 24, on page 75, and substitute the following therefor:

“powers, rights or duties of harbour commissioners, harbour masters, port wardens, The St. Lawrence Seaway Authority or a port authority established under the *Canada Marine Act* in respect of materials that,”

New Clause 165.1

Add immediately after line 19, on page 76, the following new clause:

“165.1 The schedule to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions”:

Fraser River Port Authority
Administration portuaire du fleuve Fraser
 Halifax Port Authority
Administration portuaire de Halifax
 Montreal Port Authority

Clause 157

Retrancher les lignes 33 à 35, à la page 74, et les remplacer par ce qui suit:

«157. Le paragraphe 3(1) de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance est»

Nouvel article 159.1

Ajouter immédiatement après la ligne 13, à la page 75, le nouvel article suivant:

« 159.1 L'annexe III de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

Administration portuaire de Halifax
Halifax Port Authority
 Administration portuaire de Montréal
Montreal Port Authority
 Administration portuaire de Prince-Rupert
Prince Rupert Port Authority
 Administration portuaire de Québec
Quebec Port Authority
 Administration portuaire de Saint-Jean
Saint John Port Authority
 Administration portuaire de St. John's
St. John's Port Authority
 Administration portuaire de Vancouver
Vancouver Port Authority
 Administration portuaire du fleuve Fraser
Fraser River Port Authority»

Article 161

Retrancher la ligne 24, à la page 75, et la remplacer par ce qui suit:

«voirs légaux des commissaires, directeurs ou gardiens de port, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou d'une administration portuaire constituée sous le régime de la *Loi maritime du Canada»*

Nouvel article 165.1

Ajouter immédiatement après la ligne 18, à la page 76, le nouvel article suivant:

« 165.1 L'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre «Autres institutions fédérales», de ce qui suit:

Administration portuaire de Halifax
Halifax Port Authority
 Administration portuaire de Montréal

Administration portuaire de Montréal
 Prince Rupert Port Authority
Administration portuaire de Prince-Rupert
 Quebec Port Authority
Administration portuaire de Québec
 Saint John Port Authority
Administration portuaire de Saint-Jean
 St. John's Port Authority
Administration portuaire de St. John's
 Vancouver Port Authority
Administration portuaire de Vancouver"

Montreal Port Authority
 Administration portuaire de Prince-Rupert
Prince Rupert Port Authority
 Administration portuaire de Québec
Quebec Port Authority
 Administration portuaire de Saint-Jean
Saint John Port Authority
 Administration portuaire de St. John's
St. John's Port Authority
 Administration portuaire de Vancouver
Vancouver Port Authority
 Administration portuaire du fleuve Fraser
«Fraser River Port Authority»

Clause 177

Strike out lines 19 to 22, on page 77, and substitute the following therefor:

“177.(1) Subject to subsection (2), this Act comes into force on the later of July 1, 1997 and 90 days after the day on which it receives Royal Assent.

(2) Part III, or any of its provisions, and sections 130, 138, 139.1, 140, 141, 147.1, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 160, 163, 164, 165, 169 to 172, 174 and 175 come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-44, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings relating to this bill (Issue No. 3, which includes this Report) is tabled.

Respectfully submitted,

Article 177

Retrancher les lignes 19 à 22, à la page 77, et les remplacer par ce qui suit:

«177. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente loi entre en vigueur soit le 1er juillet 1997, soit 90 jours après sa sanction, selon la dernière éventualité à survenir.

(2) La partie III ou telle de ses dispositions et les articles 130, 138, 139.1, 140, 141, 147.1, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 160, 163, 164, 165, 169 à 172, 174 et 175 entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-44, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (fascicule n° 3, qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Reg Alcock,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 26, 1996

(Meeting No. 17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chair, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Members present: John Duncan and John Cummins for Dick Harris.

Associate Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Appearing: The Honourable David Anderson, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports; André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs; Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Gerard McDonald, Acting Director, Marine Pilotage; Brenda Baird, Director, Canada Ports Authorities.

In accordance with Standing Order 108(2), the Committee proceeded to study the subject matter of Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

The Minister made an opening statement and, with the witnesses from the Department of Transport, answered questions.

At 10:31 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 26 SEPTEMBRE 1996

(Séance n° 17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: John Duncan et John Cummins pour Dick Harris.

Membre associé présent: Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Comparaît: L'honorable David Anderson, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Neil MacNeil, directeur exécutif, Havres et Ports; André Pageot, directeur général, Politique et Programmes maritimes; Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Gerard McDonald, directeur intérimaire, Pilotage maritime; Brenda Baird, directrice, Administrations portuaires.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprend l'étude de la teneur du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Le ministre fait une déclaration et, avec les témoins du ministère des Transports, répond aux questions.

À 10 h 31, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Luc Fortin

MONDAY, SEPTEMBER 30, 1996

(Meeting No. 18)

The Standing Committee on Transport met at 2:00 o'clock p.m. this day, in Thompson Room of the Westin Bayshore Hotel, in Vancouver (British Columbia), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Associate Member present: Anna Terrana.

LE LUNDI 30 SEPTEMBRE 1996

(Séance n° 18)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14 heures, dans la salle Thompson de l'hôtel Westin Bayshore, à Vancouver (Colombie-Britannique), sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Membre associé présent: Anna Terrana.

Other Member present: John Cummins.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Fraser River Harbour Commission: Mike Jones, Chairman; Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer. From the Vancouver Board of Trade: John Hansen, Chief Economist and Assistant Managing Director; Jill Bodkin, Past Chairman. From the City of Vancouver, Corporation of the District of North Vancouver, Corporation of the District of West Vancouver: Philip Owen, Mayor, City of Vancouver; John Northey, Mayor of Port Moody; Ken Dobell, City Manager; G.M. Howie, Municipal Manager; J. Douglas Allan, Municipal Manager. From the British Columbia Maritime Employers Association: Bob Wilds, President and Chief Executive Officer. From the International Longshoremen's Warehousemen's Union: Tom Dufresne, Chairman. From ILWU (Local 517): Michael Gorman, President. From Prince Rupert Grain Limited: Clarence J. Roth, Chief Executive Officer. From the Port of Nanaimo: Gino Sedola, Chairman; Bill Mills, Port Manager and Chief Executive Officer. From the Port of Alberni: Garnett Reynolds, Chairman of the Board; Dennis White, Port Manager.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the subject matter of Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated September 26, 1996, Meeting No. 17*).

Mike Jones and Rick Pearce made opening statements and answered questions.

Jill Bodkin made an opening statement and answered questions.

Mayor Philip Owen, Ken Dobell, J.D. Allan, Mayor John Northey and G.M. Howie all made opening statements and answered questions.

Bob Wilds made an opening statement and answered questions.

Tom Dufresne and Michael Gorman made opening statements and answered questions.

C.J. Roth made an opening statement and answered questions.

Bill Mills made an opening statement and, with Gino Sedola, answered questions.

Garnett Reynolds and Dennis White made opening statements and answered questions.

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Autre député présent: John Cummins.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la «Fraser River Harbour Commission»: Mike Jones, président; Rick Pearce, gérant du port et directeur général. Du «Vancouver Board of Trade»: John Hansen, économiste en chef et directeur général adjoint; Jill Bodkin, ancien président. De «Ville de Vancouver, Corporation du district de Vancouver-Nord, Corporation du district de Vancouver-Ouest»: Philip Owen, maire de la ville de Vancouver; John Northey, maire de Port Moody; Ken Dobell, directeur général de l'administration municipale; G.M. Howie, administrateur municipal; J. Douglas Allan, administrateur municipal. De la «British Columbia Maritime Employers Association»: Bob Wilds, président et directeur général. Du «International Longshoremen's Warehousemen's Union»: Tom Dufresne, président. Du ILWU (section locale 517): Michael Gorman, président. De «Prince Rupert Grain Limited»: Clarence J. Roth, président et directeur général. Du Port de Nanaimo: Gino Sedola, président; Bill Mills, gérant du port et directeur général. De Port d'Alberni: Garnett Reynolds, président du Conseil; Dennis White, gérant du port.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'étude de la teneur du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 26 septembre 1996, séance n° 17*).

Mike Jones et Rick Pearce présentent des exposés et répondent aux questions.

Jill Bodkin présente un exposé et répond aux questions.

Le maire Philip Owen, Ken Dobell, J.D. Allan, le maire John Northey et G.M. Howie présentent tous des exposés et répondent aux questions.

Bob Wilds présente un exposé et répond aux questions.

Tom Dufresne et Michael Gorman présentent des exposés et répondent aux questions.

C.J. Roth présente un exposé et répond aux questions.

Bill Mills présente un exposé et, avec Gino Sedola, répond aux questions.

Garnett Reynolds et Dennis White présentent des exposés et répondent aux questions.

À 18 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

TUESDAY, OCTOBER 1, 1996

(Meeting No. 19)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Thompson Room of the Westin Bayshore Hotel, in Vancouver (British Columbia), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Associate Member present: Anna Terrana.

Other Member present: John Cummins.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Chamber of Shipping of B.C.: Ron Cartwright, President; Tony Roper, Vice-Chairman; Capt. Richard Stevens, Secretary-Treasurer, Northwest Cruise Association. From the Vancouver Port Corporation: Ron Longstaffe, Chairman; Capt. Norman Stark, Chief Executive Officer; Warren McCrimmon, Corporate Secretary; Linda Morris, Director of Public Affairs; Walt Judas, Manager of Public Affairs. From the North Fraser Harbour Commission: Ken Maddison, Chairman; George Colguhoun, General Manager and Chief Executive Officer. From the Prince Rupert Port Corporation: Rhoda Witherly, Vice-Chair; Donald H. Krusel, President and Chief Executive Officer. From the Corporation of the Municipality of Delta: David Kalinovich, Director, Parks and Recreation. From the Fraser River Pilots Association: Captain Bill Burnett. From Provincial/Municipal Committee on Port Policing in British Columbia, Police SubCommittee: Ken Higgins, Deputy Chief, Vancouver Police Department, Co-Chair; Barbara Murphy, Policy Research, Ministry of Attorney General, Co-Chair. As Individual: Ted Ciunyk. From the Greater Vancouver Regional District (GVRD): Greg Halsey-Brandt, Mayor, City of Richmond, GVRD Chairperson; Betty Toporowski, Mayor, City of New Westminster, Chairperson, GVRD Intergovernment and Communications Committee; John Northey, Mayor, City of Port Moody, Chairperson, GVRD Strategic Planning Committee; Bob Bose, Mayor, City of Surrey, Council of Mayors, Fraser River Harbour Commission. From Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.: John Wilcox, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the subject matter of Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated September 26, 1996, Meeting No. 17*).

Ron Cartwright made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Ron Longstaffe and Capt. Norman Stark made opening statements and, with the other witnesses, answered questions.

LE MARDI 1^{er} OCTOBRE 1996

(Séance n° 19)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la salle Thompson de l'hôtel Westin Bayshore, à Vancouver (Colombie-Britannique), sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Membre associé présent: Anna Terrana.

Autre député présent: John Cummins.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la «Chamber of Shipping of B.C.»: Ron Cartwright, président; Tony Roper, vice-président; capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier, «Northwest Cruise Association». De la Société du port de Vancouver: Ron Longstaffe, président; capitaine Norman Stark, chef de la direction; Warren McCrimmon, secrétaire de la Société; Linda Morris, directrice des Affaires publiques; Walt Judas, gérant des Affaires publiques. De la Commission du havre de North Fraser: Ken Maddison, président; George Colguhoun, directeur général et chef de la direction. De la Société du port de Prince Rupert: Rhoda Witherly, vice-présidente; Donald H. Krusel, président et chef de la direction. De la Corporation de la municipalité de Delta: David Kalinovich, directeur, Parcs et loisirs. De la «Fraser River Pilots Association»: capitaine Bill Burnett. Du Comité provincial et municipal sur la police portuaire en Colombie-Britannique, Sous-comité de la police: Ken Higgins, chef adjoint, Service de police de Vancouver, coprésident; Barbara Murphy, Recherche en matière de politique, ministère du Procureur général, coprésidente. À titre personnel: Ted Ciunyk. Du «Greater Vancouver Regional District (GVRD)»: Greg Halsey-Brandt, président et maire de la ville de Richmond; Betty Toporowski, maire de la ville de New Westminster et présidente du Comité intergouvernemental et des communications du GVRD; John Northey, maire de la ville de Port Moody et président du Comité de planification stratégique du GVRD; Bob Bose, maire de la ville de Surrey, conseil des maires, Commission du port de Fraser. De «Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.»: John Wilcox, président et chef de la direction.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprend l'étude de la teneur du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 26 septembre 1996, séance n° 17*).

Ron Cartwright présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Ron Longstaffe et le capitaine Norman Stark présentent des exposés et, avec les autres témoins, répondent aux questions.

Ken Maddison made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Donald Krusel made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

David Kalinovich made an opening statement and answered questions.

At 11:53 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 1:00 o'clock p.m., the sitting resumed.

Capt. Bill Burnett made an opening statement and answered questions.

Ken Higgins and Barbara Murphy made opening statements and answered questions.

Ted Ciunyk made an opening statement and answered questions.

Mayor Greg Halsey-Brandt made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

John Wilcox made an opening statement and answered questions.

At 3:00 o'clock p.m., Joe Comuzzi took the Chair.

At 3:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Bill Farell

Acting Clerk of the Committee

Ken Maddison présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Donald Krusel présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

David Kalinovich présente un exposé et répond aux questions.

À 11 h 53, la séance est suspendue.

À 13 heures, la séance reprend.

Le capitaine Bill Burnett présente un exposé et répond aux questions.

Ken Higgins et Barbara Murphy présentent des exposés et répondent aux questions.

Ted Ciunyk présente un exposé et répond aux questions.

Le maire Greg Halsey-Brandt présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

John Wilcox présente un exposé et répond aux questions.

À 15 heures, Joe Comuzzi prend place au fauteuil.

À 15 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

Le greffier suppléant du Comité

Bill Farell

WEDNESDAY, OCTOBER 2, 1996

(Meeting No. 20)

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in Thompson Room of the Westing Bayshore Hotel, in Vancouver (British Columbia), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Other Member present: John Cummins.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the B.C. Ferry Corporation: Julie Bardos, Vice-President, Human Resources; Peter Mills, Treasurer. From the B.C. Automobile Association: John Râtel, Director, Government Affairs. From the B.C. Road Builders Association: Anthony Toth, President. From the Yellowhead Highway Association: Thomas D. Forgrave, Resolutions Chair. From Tourism Vancouver: Peter Barnett, Chairman; Paul Vallée, Vice-President, Marketing and Members Services. From the

LE MERCREDI 2 OCTOBRE 1996

(Séance n° 20)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 05, dans la salle Thompson de l'hôtel Westin Bayshore, à Vancouver (Colombie-Britannique), sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Autre député présent: John Cummins.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la «B.C. Ferry Corporation»: Julie Bardos, vice-présidente, Ressources humaines; Peter Mills, trésorier. De l'Association automobile de la C.-B.: John Râtel, directeur, Affaires gouvernementales. De la «B.C. Road Builders Association»: Anthony Toth, président. De la «Yellowhead Highway Association»: Thomas D. Forgrave, président, Résolutions. De Tourisme Vancouver: Peter Barnett, président; Paul Vallée, vice-président, Marketing et Services aux membres.

Greater Vancouver Gateway Council: Captain Norman C. Stark, Chairman; Keith McPherson, Secretary to the Board; Christine Sergent, Assistant Counsel; Linda Morris, Director, Public Affairs, Vancouver Port Corporation. *From Transport 2000 B.C.:* Robert Tivey, Secretary. *From Transport 2000 Alberta:* John Bakker. *From the Greater Vancouver Regional District:* John Northey, Mayor, City of Port Moody, Chair of GVRD Strategic Planning Committee; Bob Bose, Mayor, City of Surrey, Co-Chair of Cascadia Transportation and Trade Task Force; John Hobberlin, Mayor, City of Blaine, Washington, USA, Co-Chair, Cascadia Cross-Border; Bruce Agnew, Discovery Institute, Cascadia Project Director. *From the Great Canadian Railtour Company:* Peter Armstrong, President and Chief Executive Officer. *From the Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association:* Barrie McPhalen, President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its study on Transport, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Peter Mills and Julie Bardos both made opening statements and answered questions.

John Râtel made an opening statement and answered questions.

Anthony Toth made an opening statement and answered questions.

Thomas D. Forgrave made an opening statement and answered questions.

Peter Barnett made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Norman Stark made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:00 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 1:00 o'clock p.m., the sitting resumed.

Robert Tivey and John Bakker made opening statements and answered questions.

John Northey, Bob Bose and John Hobberlin made opening statements and, with the other witness, answered questions.

Peter Armstrong made an opening statement and answered questions.

Barrie McPhalen made an opening statement and answered questions.

Du «Greater Vancouver Gateway Council»: capitaine Norman C. Stark, président; Keith McPherson, secrétaire du Conseil; Christine Sergent, conseillère adjointe; Linda Morris, directrice, Affaires publiques, Société du port de Vancouver. *De Transport 2000 C.-B.:* Robert Tivey, secrétaire. *De Transport 2000 Alberta:* John Bakker. *Du «Greater Vancouver Regional District»:* John Northey, maire de la ville de Port Moody, président du Comité de planification stratégique du GVRD; Bob Bose, maire de la ville de Surrey, coprésident de «Cascadia Transportation and Trade Task Force»; John Hobberlin, maire de la ville de Blaine, État de Washington (États-Unis), coprésident, «Cascadia Cross-Border»; Bruce Agnew, «Discovery Institute», directeur du projet Cascadia. *De la «Great Canadian Railtour Company»:* Peter Armstrong, président et chef de la direction. *De la «Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association»:* Barrie McPhalen, président.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Peter Mills et Julie Bardos présentent tous deux un exposé et répondent aux questions.

John Râtel présente un exposé et répond aux questions.

Anthony Toth présente un exposé et répond aux questions.

Thomas D. Forgrave présente un exposé et répond aux questions.

Peter Barnett présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Norman Stark présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 heures, la séance est suspendue.

À 13 heures, la séance reprend.

Robert Tivey et John Bakker présentent des exposés et répondent aux questions.

John Northey, Bob Bose et John Hobberlin présentent des exposés et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

Peter Armstrong présente un exposé et répond aux questions.

Barrie McPhalen présente un exposé et répond aux questions.

At 3:16 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 15 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Le greffier du Comité

Clerk of the Committee

Jacques Lahaie

THURSDAY, OCTOBER 3, 1996
(Meeting No. 21)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in the Ballroom North of the Crowne Plaza Hotel, in Winnipeg (Manitoba), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Other Member present: Antoine Dubé.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Manitoba Department of Highways and Transportation: The Honourable Glen Findlay, Minister; Andrew Horosko, Deputy Minister; Don Norquay, Assistant Deputy Minister, Transportation Policy Planning and Services Development. From the Canadian Wheat Board: Lorne Hehn, Chief Commissioner. From the Saskatchewan Association of Rural Municipalities: Ron Gleim, Director; Patty Smith, Manager, Agriculture and Communications. From the Infrastructure Council of Manitoba: Chris Lorenc, Chief Executive Officer; Jim Terris, Member. From Canadian Pacific Railway: Dennis Apedaile, Vice-President, Government and Public Affairs. From Gateway North International: Gordon McMichael, Vice-President, Market Development. From TransCanada #1 West Association: Douglas Archer, Mayor of Regina. From the Canadian Fertilizer Institute: Roger L. Larson, Managing Director; Patrick Rooney, Director, Supply & Distribution, Viridian Inc., Chair, CFI Transportation Economics Sub-Committee; Bud Foley, Vice-President, Planning & Distribution, Potash Company of Canada Limited; Brian E. Murphy, Manager, Transportation Operations, PCS Sales (Canada) Inc.

The Order of Reference dated October 1, 1996 being read as follows:

ORDERED, — That Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport; and pursuant to Standing Order 108(2), the Committee resumed its study on Transportation, Trade and Tourism (See *Minutes of Proceedings of June 11, 1996, Meeting No. 13*).

LE JEUDI 3 OCTOBRE 1996
(Séance n° 21)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la salle de bal Nord de l'hôtel Crowne Plaza, à Winnipeg (Manitoba), sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aure député présent: Antoine Dubé.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba: L'honorable Glen Findlay, ministre; Andrew Horosko, sous-ministre; Don Norquay, sous-ministre adjoint, Services de développement du transport et de la politique. De la Commission canadienne du blé: Lorne Hehn, commissaire en chef. De l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan: Ron Gleim, directeur; Patty Smith, gérante, Agriculture et communications. Du Conseil infrastructure du Manitoba: Chris Lorenc, chef de la direction; Jim Terris, membre. Du Canadien Pacifique: Dennis Apedaile, vice-président, Affaires gouvernementales et publiques. De «Gateway North International»: Gordon McMichael, vice-président, Expansion des marchés. De «TransCanada #1 West Association»: Douglas Archer, maire de Regina. De l'Institut canadien des engrais: Roger L. Larson, directeur général; Patrick Rooney, directeur, Approvisionnements et distribution, Viridian Inc., président du Sous-comité de l'aspect économique du transport; Bud Foley, vice-président, Planification et distribution, «Potash Company of Canada Limited»; Brian E. Murphy, directeur, Opérations de transport, «PCS Sales (Canada) Inc.».

Lecture de l'ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996 est donnée en ces termes:

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, soit renvoyé au Comité permanent des transports; et, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Glen Findlay made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Lorne Hehn made an opening statement and answered questions.

Ron Gleim and Patty Smith made opening statements and answered questions.

Chris Lorenc made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Dennis Apedaile made an opening statement and answered questions.

Gordon McMichael made an opening statement and answered questions.

At 12:20 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 12:35 o'clock p.m., the sitting resumed.

Douglas Archer made an opening statement and answered questions.

Roger Larson made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 1:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

FRIDAY, OCTOBER 4, 1996

(Meeting No. 22)

The Standing Committee on Transport met at 8:04 o'clock a.m. this day, in Scandia Room 1 and 2 of the Valhalla Inn, in Thunder Bay (Ontario), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Antoine Dubé for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Thunder Bay Harbour Commission: Tom Inglis, Chairman; Dennis Johnson, Chief Executive Officer and Harbour Master; Paul S. Kennedy, Director of Marketing and Communications. From the Buchanan Group of Companies: Russ York, Vice-President, Finance. From N.M. Paterson and Sons Limited: Robert Paterson, Chief Executive Officer, Marine Division; Alexander Paterson, Director of Finance. From the Thunder Bay Chamber of Commerce: Rebecca Johnson, President; Garry Woodbeck, Past President. From Selkirk Terminals: Captain Gordon Turner, President; Captain John Kemp, Manager. From the City of Thunder Bay: Mayor David Hamilton. From Thunder Bay Packaging: Shawn Campbell, Vice-President, Comptroller. From Lakehead Port Council: Herb Daniher. From the North of Superior Travel Association: Bill French, President; Bruce Hole, Manager. From the National Council of Canadian Pacific Pensioners: Harvey Smyth, National President; Nelson Bolton, President of Local Chapter. From Bruno's Contracting: Silvio Di Gregorio, Secretary/Treasurer. From Canadian Automobile Association — Northern & Eastern Division: Greg Fayrik, Vice-President, Operations; Wayne Salatino, Manager, Fleet Issues.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port

Glen Findlay présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Lorne Hehn présente un exposé et répond aux questions.

Ron Gleim et Patty Smith présentent des exposés et répondent aux questions.

Chris Lorenc présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Dennis Apedaile présente un exposé et répond aux questions.

Gordon McMichael présente un exposé et répond aux questions.

À 12 h 20, la séance est suspendue.

À 12 h 35, la séance reprend.

Douglas Archer présente un exposé et répond aux questions.

Roger Larson présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 13 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE VENDREDI 4 OCTOBRE 1996

(Séance n° 22)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8 h 04, dans la salle Scandia 1 et 2 du Valhalla Inn, à Thunder Bay (Ontario), sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Antoine Dubé pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Commission du port de Thunder Bay: Tom Inglis, président; Dennis Johnson, directeur général et capitaine de port; Paul S. Kennedy, directeur du marketing et des communications. Du Groupe de compagnies Buchanan: Russ York, vice-président, Finances. De «N.M. Paterson and Sons Limited»: Robert Paterson, directeur général, secteur maritime; Alexander Paterson, directeur des finances. De la Chambre de commerce de Thunder Bay: Rebecca Johnson, présidente; Garry Woodbeck, ancien président. De «Selkirk Terminals»: capitaine Gordon Turner, président; capitaine John Kemp, gérant. De la ville de Thunder Bay: le maire David Hamilton. De «Thunder Bay Packaging»: Shawn Campbell, vice-président et contrôleur. De «Lakehead Port Council»: Herb Daniher. De la «North of Superior Travel Association»: Bill French, président; Bruce Hole, gérant. Du «National Council of Canadian Pacific Pensioners»: Harvey Smyth, président national; Nelson Bolton, président d'une section locale. De «Bruno's Contracting»: Silvio Di Gregorio, secrétaire-trésorier. De l'Association canadienne des automobilistes — section du Nord et de l'Est de l'Ontario: Greg Fayrik, vice-président, Opérations; Wayne Salatino, gérant, Questions relatives au parc automobile.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des

authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence; and, pursuant to Standing Order 108(2), its study on Transport, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings of October 3, 1996, Meeting No. 21, and of June 11, 1996, Meeting No. 13 respectively*).

Tom Inglis made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Russ York made an opening statement and answered questions.

Robert Paterson made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Rebecca Johnson made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Captain Gordon Turner made an opening statement and answered questions.

Mayor David Hamilton made an opening statement and answered questions.

Herb Daniher made an opening statement and answered questions.

Shawn Campbell made an opening statement and answered questions.

Joe Comuzzi, M.P., read recommendations of the James River Marathon Corporation.

At 11:54 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 1:00 o'clock p.m., the sitting resumed.

Bruce Hole made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Harvey Smyth made an opening statement and answered questions.

Silvio Di Gregorio made an opening statement and answered questions.

Greg Fayrik and Wayne Salatino made opening statements and answered questions.

At 2:48 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Bill Farrell

Acting Clerk of the Committee

MONDAY, OCTOBER 7, 1996
(Meeting No. 23)

The Standing Committee on Transport met at 8:30 o'clock a.m. this day, in the Connaught Square Room of the Royal Connaught Plaza Hotel, in Hamilton (Ontario), the Vice-Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence; et, conformément à l'article 108(2) du Règlement, son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir les Procès-verbaux du 3 octobre 1996, séance n° 21, et du 11 juin 1996, séance n° 13 respectivement*).

Tom Inglis présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Russ York présente un exposé et répond aux questions.

Robert Paterson présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Rebecca Johnson présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Le capitaine Gordon Turner présente un exposé et répond aux questions.

Le maire David Hamilton présente un exposé et répond aux questions.

Herb Daniher présente un exposé et répond aux questions.

Shawn Campbell présente un exposé et répond aux questions.

Joe Comuzzi, député, lit les recommandations de la «James River Marathon Corporation».

À 11 h 54, la séance est suspendue.

À 13 heures, la séance reprend.

Bruce Hole présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Harvey Smyth présente un exposé et répond aux questions.

Silvio Di Gregorio présente un exposé et répond aux questions.

Greg Fayrik et Wayne Salatino présentent des exposés et répondent aux questions.

À 14 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

Le greffier suppléant du Comité

Bill Farrell

LE LUNDI 7 OCTOBRE 1996
(Séance n° 23)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8 h 30, dans la salle Connaught Square de l'hôtel Royal Connaught Plaza, à Hamilton (Ontario), sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Stan Keyes and Paul Mercier.

Other Member present: Beth Phinney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities: Robert M. Morrow, Mayor, City of Hamilton; Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London; Daniel McGregor, Senior Policy Analyst; Don Drury, Alderman, City of Hamilton. *From the Hamilton Harbour Commissioners:* R. Scott Smith, Counsel and Secretary to the Board of Commissioners; Duncan Beattie, Chairman; Bob Hennessy, Port Director; David Mothersill, Manager, Raw Materials, Dofasco; Peter Baumgarth, Manager, Raw Materials, Stelco; Mark Roe, Manager, CanAmera Foods; Blair McKeil, President, McKeil Marine. *From the Hamilton and District Chamber of Commerce:* Lee Kirkby, Executive Director; Leo Laviolette, Chairman, Transport Committee; Kay Lyne, Member, Transport Committee. *From Government of Ontario:* Hon. Al Palladini, Minister of Transportation; Tim Hudak, M.P.P. (Niagara South). *From the Oshawa Harbour Commission:* Donna Taylor, Chief Executive Officer. *From the Hamilton Harbour Remedial Action:* Louise Knox, Co-ordinator. *From the City of Oshawa:* Ted Goodchild, Commissioner, Development and Planning Services. *From the City of Hamilton:* Robert M. Morrow, Mayor; Don Drury, Alderman. *As Individual:* Peter H. Ashenhurst, Engineer, Ashenhurst Nouwens Ltd. *Joint Presentation from Ontario Grains and Oilseeds Groups:* James Whitelaw, Marketing Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board; Brian Doidge, Trade Liaison, Ontario Corn Producers Association. *From the Corporation of the City of Burlington:* James E. Olmstead, Director, Parks and Recreation Department; Leo Deloyde, Assistant Director, Planning. *From Burlington Sailing and Boating Club:* Ian Bailey, Commodore.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee resumed its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Grant Hopcroft made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

Duncan Beattie made an opening statement and, with Bob Hennessy and David Mothersill, answered questions.

Lee Kirkby and Leo Laviolette made opening statements and answered questions.

At 9:52 o'clock a.m., the sitting was suspended.

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Stan Keyes et Paul Mercier.

Autre député présent: Beth Phinney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités: Robert M. Morrow, maire de la ville de Hamilton; Grant Hopcroft, maire suppléant de la ville de London; Daniel McGregor, analyste principal de politiques; Don Drury, conseiller municipal de la ville de Hamilton. *Du Conseil des commissaires du port de Hamilton:* R. Scott Smith, avocat et secrétaire du conseil des commissaires; Duncan Beattie, président; Bob Hennessy, directeur du port; David Mothersill, gérant, Matériaux bruts, Dofasco; Peter Baumgarth, gérant, Matériaux bruts, Stelco; Mark Roe, gérant, «CanAmera Foods»; Blair McKeil, président, «McKeil Marine». *De la Chambre de commerce de Hamilton et région:* Lee Kirkby, directeur exécutif; Leo Laviolette, président, Comité des transports; Kay Lyne, membre, Comité des transports. *Du gouvernement de l'Ontario:* l'honorable Al Palladini, ministre des Transports; Tim Hudak, député, (Niagara-Sud). *De la Commission du port d'Oshawa:* Donna Taylor, directrice générale. *Du «Hamilton Harbour Remedial Action»:* Louise Knox, coordonnatrice. *De la ville d'Oshawa:* Ted Goodchild, commissaire, Services de développement et de planification. *De la ville de Hamilton:* Robert M. Morrow, maire; Don Drury, conseiller municipal. *À titre personnel:* Peter H. Ashenhurst, ingénieur, «Ashenhurst Nouwens Ltd.». *Présentation conjointe du groupe des producteurs de grains et d'oléagineux de l'Ontario:* James Whitelaw, gérant du marketing, Commission ontarienne de la commercialisation du blé; Brian Doidge, liaison commerciale, Association des producteurs de maïs de l'Ontario. *De la Corporation de la ville de Burlington:* James E. Olmstead, directeur, Service des parcs et loisirs; Leo Deloyde, directeur adjoint, Planification. *Du «Burlington Sailing and Boating Club»:* Ian Bailey, commodore.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Grant Hopcroft présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Duncan Beattie présente un exposé et, avec Bob Hennessy et David Mothersill, répond aux questions.

Lee Kirkby et Leo Laviolette présentent des exposés et répondent aux questions.

À 9 h 52, la séance est suspendue.

At 10:01 o'clock a.m., the sitting resumed.

Hon. Al Palladini and Tim Hudak made opening statements and answered questions.

Donna Taylor made an opening statement and answered questions.

Louise Knox made an opening statement and answered questions.

Ted Goodchild made an opening statement and answered questions.

Robert Morrow and Don Drury made opening statements and answered questions.

Peter Ashenhurst made an opening statement and answered questions.

Brian Doidge and James Whitelaw made opening statements and answered questions.

James Olmstead and Leo Deloyde made opening statements and answered questions.

Ian Bailey made an opening statement and, with James Olmstead, answered questions.

At 2:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

THURSDAY, OCTOBER 10, 1996

(Meeting No. 24)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in the Highland Suite 8 of the World Trade and Convention Centre, in Halifax (Nova Scotia), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Tourism Industry Association of Nova Scotia: Ella Mc Quinn, Chair, Transportation Committee; Susan Bartlett, Chair, Marketing Committee. From Atlantic Pilotage Authority: Captain Anthony McGuinness, Chairman and Chief Executive Officer; Michael R. McGrath, Treasurer. From the Halifax Shipping Association: Fritz King, Chairman; Jim Stoneman, Secretary. From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission: Thomas Hayes, Chairman; Wade Elliott, Executive Director. From the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce: Mary Brooks, Vice-President, Policy; Don Elder, Director. From the Halifax Port Corporation: Merv Russell, Chairman; David F. Bellefontaine, President and chief Executive Officer. From the City of Charlottetown: Councillor Clifford Lee, Chairman, Ports Committee; Kenneth DesRoches, Consultant. From the St. John's Port Corporation: David Fox, Port Manager and Chief Executive Officer; Sean Hanrahan,

À 10 h 01, la séance reprend.

L'honorable Al Palladini et Tim Hudak présentent des exposés et répondent aux questions.

Donna Taylor présente un exposé et répond aux questions.

Louise Knox présente un exposé et répond aux questions.

Ted Goodchild présente un exposé et répond aux questions.

Robert Morrow et Don Drury présentent des exposés et répondent aux questions.

Peter Ashenhurst présente un exposé et répond aux questions.

Brian Doidge et James Whitelaw présentent des exposés et répondent aux questions.

James Olmstead et Leo Deloyde présentent des exposés et répondent aux questions.

Ian Bailey présente un exposé et, avec James Olmstead, répond aux questions.

À 14 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE JEUDI 10 OCTOBRE 1996

(Séance n° 24)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la suite Highland 8 du World Trade and Convention Centre, à Halifax (Nouvelle-Écosse), sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la «Tourism Industry Association of Nova Scotia»: Ella Mc Quinn, présidente, Comité des transports; Susan Bartlett, présidente, Comité du marketing. De l'Administration de pilotage de l'Atlantique: capitaine Anthony McGuinness, président et directeur général; Michael R. McGrath, trésorier. De la «Halifax Shipping Association»: Fritz King, président; Jim Stoneman, secrétaire. De la «Halifax-Dartmouth Port Development Commission»: Thomas Hayes, président; Wade Elliott, directeur exécutif. De la Chambre de commerce de Halifax métropolitain: Mary Brooks, vice-présidente, Politiques; Don Elder, directeur. De la Corporation du port de Halifax: Merv Russell, président; David F. Bellefontaine, président et directeur général. De la ville de Charlottetown: Clifford Lee, conseiller et président du Comité des ports; Kenneth DesRoches, consultant. De la Corporation du port de St. John's: David Fox, gérant du port et directeur

Vice-Chairman. *From the Halifax Longshoremen's Association:* David Nauss, President; George Briand, Vice-President. *From the Tourism Strategy Implementation Team:* Ged Stonehouse; Bruce Anderson. *From Nova Scotia Roadbuilders Association:* Malcolm G. Williams, Managing Director; Jack Eisner, President. *From the Alliance of Manufacturers and Exporters Canada, Nova Scotia Division:* Dick Smyth, Vice-President. *From Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division:* George Wheeliker, Director; Tom Flemming, Marketing Director. *From Transport 2000 Atlantic:* John Pearce, President; Marcus Garnet, Vice-President. *From Atlantic Provinces Transportation Commission:* Peter A. Vuillemot, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence and, pursuant to Standing Order 108(2), its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21 and Minutes or Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13 respectively*).

Ella McQuinn made an opening statement and answered questions.

Captain McGuinness made an opening statement and answered questions.

Jim Stoneman made an opening statement and with Fritz King, answered questions.

Wade Elliott made an opening statement and with Thomas Hayes, answered questions.

Don Elder made an opening statement and with Mary Brooks, answered questions.

Merv Russell and David Bellefontaine made opening statements and answered questions.

At 11:57 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 1:30 o'clock p.m., the sitting resumed.

Clifford Lee made an opening statement and with Kenneth DesRoches, answered questions.

Sean Hanrahan and David Fox made opening statements and answered questions.

George Briand and David Nauss made opening statements and answered questions.

Ged Stonehouse and Bruce Anderson made opening statements and answered questions.

Malcolm Williams made an opening statement and with Jack Eisner, answered questions.

Dick Smyth made an opening statement and answered questions.

Peter Vuillemot made an opening statement and answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the sitting was suspended.

général; Sean Hanrahan, vice-président. *De la «Halifax Longshoremen's Association:* David Nauss, président; George Briand, vice-président. *Du «Tourism Strategy Implementation Team»:* Ged Stonehouse; Bruce Anderson. *De la «Nova Scotia Roadbuilders Association»:* Malcolm G. Williams, directeur général; Jack Eisner, président. *De l'Alliance des manufacturiers et des exportateurs, division de la Nouvelle-Écosse:* Dick Smyth, vice-président. *De «Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division»:* George Wheeliker, directeur; Tom Flemming, directeur du marketing. *De Transport 2000 Atlantique:* John Pearce, président; Marcus Garnet, vice-président. *De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:* Peter A. Vuillemot, directeur général.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence; et, conformément à l'article 108(2) du Règlement, son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir les Procès-verbaux du 3 octobre 1996, séance n° 21 et du 11 juin 1996, séance n° 13, respectivement*).

Ella McQuinn présente un exposé et répond aux questions.

Le capitaine McGuinness présente un exposé et répond aux questions.

Jim Stoneman présente un exposé et, avec Fritz King, répond aux questions.

Wade Elliott présente un exposé et, avec Thomas Hayes, répond aux questions.

Don Elder présente un exposé et, avec Mary Brooks, répond aux questions.

Merv Russell et David Bellefontaine présentent des exposés et répondent aux questions.

À 11 h 57, la séance est suspendue.

À 13 h 30, la séance reprend.

Clifford Lee présente un exposé et, avec Kenneth DesRoches, répond aux questions.

Sean Hanrahan et David Fox présentent des exposés et répondent aux questions.

George Briand et David Nauss présentent des exposés et répondent aux questions.

Ged Stonehouse et Bruce Anderson présentent des exposés et répondent aux questions.

Malcolm Williams présente un exposé et, avec Jack Eisner, répond aux questions.

Dick Smyth présente un exposé et répond aux questions.

Peter Vuillemot présente un exposé et répond aux questions.

À 16 h 45, la séance est suspendue.

At 4:50 o'clock p.m., the sitting resumed.

George Wheeliker and Tom Flemming made opening statements and answered questions.

John Pearce and Marcus Garnet made opening statements and answered questions.

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, OCTOBER 21, 1996
(Meeting No. 25)

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chair, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan and Paul Mercier.

Acting Member present: John Cummins for Jim Gouk.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Shipowners Association: T. Norman Hall, President; Réjean Lanteigne, Manager, Marine Operations. *From the Canadian Police Association:* Neal Jessop, President; Scott Newark, Executive Director; Ian Whittington, Ports Police, Vancouver; Kent Ralston, Ports Police, Halifax.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

T. Norman Hall made an opening statement and with the other witness, answered questions.

Neal Jessop, Scott Newark and Ian Whittington made opening statements and answered questions.

À 16 h 50, la séance reprend.

George Wheeliker et Tom Flemming présentent des exposés et répondent aux questions.

John Pearce et Marcus Garnet présentent des exposés et répondent aux questions.

À 18 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 21 OCTOBRE 1996
(Séance n° 25)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: John Cummins pour Jim Gouk.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: T. Norman Hall, président; Réjean Lanteigne, gérant, Opérations maritimes. *De l'Association canadienne des policiers:* Neal Jessop, président; Scott Newark, directeur exécutif; Ian Whittington, Police des ports, Vancouver; Kent Ralston, Police des ports, Halifax.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

T. Norman Hall présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Neal Jessop, Scott Newark et Ian Whittington présentent des exposés et répondent aux questions.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

TUESDAY, OCTOBER 22, 1996

(Meeting No. 26)

The Standing Committee on Transport met at 8:30 o'clock a.m. this day, in Salle Jean-Paul Lemieux of the Hôtel Loews Le Concorde, in Québec (Québec), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the City of Québec: Claude Cantin, Executive Vice-President. From the St. Lawrence Economic Development Council: Marc Gagnon, Executive Director; Alain Pilote, Member of the Board. From the Port of Québec: Ross Gaudreault, President and General Manager; René Paquet, Chairman of the Board. From the Port of Trois-Rivières: Captain Serge Tremblay, General Manager. From Port of Saguenay: Ghyslaine Collard, General Manager; Claude Munger, Chair, Regional Development Council. From the Port of Sept-Îles: Jean-Marc Dion, Mayor of Sept-Îles; Jean-Maurice Gaudreau, General Manager. From the St. Lawrence Shipoperators Association: Benoît Massicotte, Director General; Captain Rosaire Desgagnés, Chairman of the Board. From the «Conseil d'administration portuaire de Baie-Comeau»: Yvon Forêt, Assistant Director. From the Chamber of Commerce of Trois-Rivières: Michel Begué, Representative; Gilles Morin, President, «Corporation des utilisateurs». From the Quebec Road Builders and Heavy Construction Association: René Brassard, Executive Director; Normand Pomerleau, President. From the «M.R.C. Temiscouata»: Émilien Beaulieu, President; France Dionne, M.P.P. (Kamouraska-Témiscouata); Jean-Guy Lachance, Mayor of Dégelis; Paulette Griffin, Mayor of Cabano. From the City of Lévis: Philippe Murat, Economic Advisor; Gilles Lehouillier, Councillor. From the «Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup»: Bruno Gagnon, Director General. From the «Traverse de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon»: Richard Michaud, Director General.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Luc Fortin

LE MARDI 22 OCTOBRE 1996

(Séance n° 26)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8 h 30, dans la salle Jean-Paul Lemieux de l'hôtel Loews Le Concorde, à Québec (Québec), sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la ville de Québec: Claude Cantin, vice-président exécutif. De la Société de développement économique du Saint-Laurent: Marc Gagnon, directeur général; Alain Pilote, membre du conseil d'administration. Du port de Québec: Ross Gaudreault, président et directeur général; René Paquet, président du conseil d'administration. Du port de Trois-Rivières: capitaine Serge Tremblay, directeur général. Du Port du Saguenay: Ghyslaine Collard, directrice générale; Claude Munger, président, Conseil du développement régional. Du port de Sept-Îles: Jean-Marc Dion, maire de Sept-Îles; Jean-Maurice Gaudreau, directeur général. De l'Association des armateurs du Saint-Laurent: Benoît Massicotte, directeur général; capitaine Rosaire Desgagnés, président du conseil d'administration. Du Conseil d'administration portuaire de Baie-Comeau: Yvon Forêt, directeur adjoint. De la Chambre de commerce de Trois-Rivières: Michel Begué, représentant; Gilles Morin, président, Corporation des utilisateurs. De l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec: René Brassard, directeur exécutif; Normand Pomerleau, président. De la M.R.C. Témiscouata: Émilien Beaulieu, président; France Dionne, députée (Kamouraska-Témiscouata); Jean-Guy Lachance, maire de Dégelis; Paulette Griffin, maire de Cabano. De la ville de Lévis: Philippe Murat, conseiller économique; Gilles Lehouillier, conseiller municipal. De la Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup: Bruno Gagnon, directeur général. De la Traverse de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon: Richard Michaud, directeur général.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Claude Cantin made an opening statement and answered questions.

Marc Gagnon and Alain Pilotte made opening statements and answered questions.

Ross Gaudreault made an opening statement and, with René Paquet, answered questions.

Captain Serge Tremblay made an opening statement and answered questions.

Claude Munger made an opening statement and, with Ghyslaine Collard, answered questions.

Jean-Marc Dion and Jean-Maurice Gaudreau made opening statements and answered questions.

Benoît Massicotte and Captain Rosaire Desgagnés made opening statements and answered questions.

Yvon Forêt made an opening statement and answered questions.

Michel Begué made an opening statement and, with Gilles Morin, answered questions.

Normand Pomerleau made an opening statement and, with René Brassard, answered questions.

Émilien Beaulieu made an opening statement and, with France Dionne, Jean-Guy Lachance, and Paulette Griffin, answered questions.

Gilles Lehouillier made an opening statement and, with Philippe Murat, answered questions.

Bruno Gagnon made an opening statement and answered questions.

Richard Michaud made an opening statement and answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Claude Cantin présente un exposé et répond aux questions.

Marc Gagnon et Alain Pilotte présentent des exposés et répondent aux questions.

Ross Gaudreault présente un exposé et, avec René Paquet, répond aux questions.

Capitaine Serge Tremblay présente un exposé et répond aux questions.

Claude Munger présente un exposé et, avec Ghyslaine Collard, répond aux questions.

Jean-Marc Dion et Jean-Maurice Gaudreau présentent des exposés et répondent aux questions.

Benoît Massicotte et le capitaine Rosaire Desgagnés présentent des exposés et répondent aux questions.

Yvon Forêt présente un exposé et répond aux questions.

Michel Begué présente un exposé et, avec Gilles Morin, répond aux questions.

Normand Pomerleau présente un exposé et, avec René Brassard, répond aux questions.

Émilien Beaulieu présente un exposé et, avec France Dionne, Jean-Guy Lachance, et Paulette Griffin, répond aux questions.

Gilles Lehouillier présente un exposé et, avec Philippe Murat, répond aux questions.

Bruno Gagnon présente un exposé et répond aux questions.

Richard Michaud présente un exposé et répond aux questions.

À 16 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, OCTOBER 23, 1996 (Meeting No. 27)

The Standing Committee on Transport met at 9:04 o'clock a.m. this day, in the Renoir-Van Gogh Room of the Crowne Plaza Hotel, in Montréal (Québec), the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Montreal Port Corporation: Raymond Lemay, Chairman; Dominic J. Taddeo, President & Chief Executive Officer. *From the City of Montreal:* Pierre-Yves Melançon, Board Member; Stéphane Brice, Economic Advisor.

LE MERCREDI 23 OCTOBRE 1996 (Séance n° 27)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 04, dans la salle Renoir-Van Gogh de l'hôtel Crowne Plaza, à Montréal (Québec), sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Société du Port de Montréal: Raymond Lemay, président du conseil; Dominic J. Taddeo, président-directeur général. *De la ville de Montréal:* Pierre-Yves Melançon, membre du comité exécutif; Stéphane Brice,

From Transport 2000 Québec: Luc Côté, President; Richard Beaulieu, Director, Research. *From the Canadian Pulp and Paper Association:* David W. Church, Director, Transportation, Recycling & Purchasing; James E. Foran, Q.C., Barrister & Solicitor, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Mark Mazerolle, Director, Logistics, Abitibi-Price Inc.; James G. Black, Vice-President, MC Forest Products Inc.; Russ Lewis, Director, Transportations, Stone-Consolidated Corporation. *From the Mohawk Council of Kahnawake:* Grand Chief Joseph Tokwiwo Norton; Chief Billy Two Rivers. *From the Mohawk Council of Akwesasne:* Grand Chief Russell Roundpoint; Chief Mike Mitchell. *From Air Canada:* Christiane Brisson, Director General, People Involvement; Jacques Paré, Manager, International and Industry Tariff Affairs. *From "Le Groupe OMEGA - TCA (Québec)":* Serge Savard, President; Grey Verdi, Responsible for Information. *From United Transportation Union:* Robert Michaud, Chair, Quebec Legislation Committee. *From R.L. Spack Transportation Consultant:* Roger L. Spack. *From the Coalition to Renew Canada's Infrastructure:* John Redfern, Chairman; Jim Facette, President/Secretary.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Raymond Lemay and Dominic J. Taddeo made opening statements and answered questions.

Pierre-Yves Melançon made an opening statement and, with Stéphane Brice, answered questions.

Luc Côté made an opening statement and, with Richard Beaulieu, answered questions.

David W. Church and James E. Foran made opening statements and, with Mark Mazerolle and Russ Lewis, answered questions.

Grand Chief Tokwiwo Norton and Chief Billy Two Rivers made opening statements and answered questions.

Grand Chief Russell Roundpoint and Chief Mike Mitchell made opening statements and answered questions.

It was agreed that the submission presented by the Mohawk Council of Kahnawake and the Mohawk Council of Akwesasne be filed as an exhibit with the Clerk of the Committee (Exhibit "PORT-1").

It was agreed, — That members of the Standing Committee on Transport travel to Kahnawake and Akwesasne for a site visit and that representatives from the Aboriginal Affairs and Northern Development Standing Committee be invited to join the delegation.

Christiane Brisson made an opening statement and, with Jacques Paré, answered questions.

conseiller économique. De Transport 2000 Québec: Luc Côté, président; Richard Beaulieu, directeur, Recherche. *De l'Association canadienne des pâtes et papiers:* David W. Church, directeur, Transport, recyclage et acquisition; James E. Foran, c.r., cabinet juridique de Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Mark Mazerolle, directeur, Logistiques, «Abitibi-Price Inc.»; James G. Black, vice-président, «MC Forest Products Inc.»; Russ Lewis, directeur, Transport, «Stone-Consolidated Corporation». *Du Conseil mohawk de Kahnawake:* grand chef Joseph Tokwiwo Norton; chef Billy Two Rivers. *Du Conseil mohawk d'Akwesasne:* grand chef Russell Roundpoint; chef Mike Mitchell. *De Air Canada:* Christiane Brisson, directrice générale, Participation du personnel; Jacques Paré, chef de service, Affaires internationales et de l'industrie. *Le Groupe OMEGA - TCA (Québec):* Serge Savard, président; Grey Verdi, responsable de l'information. *Des Travailleurs unis des transports:* Robert Michaud, président, Comité législatif du Québec. *De «R.L. Spack Transportation Consultant»:* Roger L. Spack. *De la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada:* John Redfern, président; Jim Facette, président-secrétaire.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Raymond Lemay et Dominic J. Taddeo présentent des exposés et répondent aux questions.

Pierre-Yves Melançon présente un exposé et, avec Stéphane Brice, répond aux questions.

Luc Côté présente un exposé et, avec Richard Beaulieu, répond aux questions.

David W. Church et James E. Foran présentent des exposés et, avec Mark Mazerolle et Russ Lewis, répondent aux questions.

Le grand chef Tokwiwo Norton et le chef Billy Two Rivers présentent des exposés et répondent aux questions.

Le grand chef Russell Roundpoint et le chef Mike Mitchell présentent des exposés et répondent aux questions.

Il est convenu que le mémoire présenté par le «Mohawk Council of Kahnawake» et le «Mohawk Council of Akwesasne» soit remis au greffier du Comité et annexé en tant qu'Annexe «PORT-1».

Il est convenu, — Que les membres du Comité permanent des transports se rendent à Kahnawake et à Akwesasne pour une visite des lieux et que des représentants du Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord soient invités à se joindre à la délégation.

Christiane Brisson présente un exposé et, avec Jacques Paré, répond aux questions.

Serge Savard made an opening statement and, with Grey Verdi, answered questions.

Robert Michaud made an opening statement and answered questions.

Roger L. Spack made an opening statement and answered questions.

John Redfern made an opening statement and answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 1:15 o'clock p.m., the sitting resumed, and, the Vice-Chair, Joe Comuzzi, assumed the Chair.

At 3:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 24, 1996 (Meeting No. 28)

The Standing Committee on Transport met at 8:35 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Vice-Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Other Member present: Antoine Dubé.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Saint John Port Corporation: P. Glennie, Chairman of the Board; Captain A.G. Soppitt, President and Chief Executive Officer. From the City of Saint John: Shirley McAlary, Mayor. From the Shipping Federation of Canada: Captain Frank C. Nicol, President; Sonia Simard, Executive Assistant. From the Pacific Pilotage Authority: Dennis McLennan, Chairman. From the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.: Dick Armstrong, Chairman. From the St. Lawrence Pilotage Authority: Jean-Claude Michaud, Chairman. From the Chamber of Maritime Commerce: Doug Smith, President; Jim Campbell, General Manager. From Saint John Board of Trade: Thomas Creamer, President; Paul S. Doiron, Member, Marine Policy Task Force; T. McGloan, Barrister and Solicitor. From the Alliance of Manufacturers and Exporters: Ted Zier-Vogel, Chairman of the Alliance Transportation Committee, Noranda Sales Corporation Ltd.; Brian Collinson, Director, Commercial Policy.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, meeting No. 21*).

P. Glennie and Captain A.G. Soppitt made opening statements and answered questions.

Serge Savard présente un exposé et, avec Grey Verdi, répond aux questions.

Robert Michaud présente un exposé et répond aux questions.

Roger L. Spack présente un exposé et répond aux questions.

John Redfern présente un exposé et répond aux questions.

À 12 h 30, la séance est suspendue.

À 13 h 15, la séance reprend et le vice-président Joe Comuzzi prend place au fauteuil.

À 15 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 24 OCTOBRE 1996 (Séance n° 28)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8 h 35, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Autre député présent: Antoine Dubé.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Société du Port de Saint John: P. Glennie, président du conseil; capitaine A.G. Soppitt, président et chef de la direction. De la ville de Saint John: Shirley McAlary, maire. De la Fédération maritime du Canada: capitaine Frank C. Nicol, président; Sonia Simard, adjointe exécutive. De l'Administration de pilotage du Pacifique: Dennis McLennan, président. De l'Administration de pilotage des Grands lacs: Dick Armstrong, président. De l'Administration de pilotage du Saint-Laurent: Jean-Claude Michaud, président. De la Chambre de commerce maritime: Doug Smith, président; Jim Campbell, directeur général. Du Bureau de commerce de Saint John: Thomas Creamer, président; Paul S. Doiron, membre, Groupe de travail de la politique maritime; T. McGloan, avocat. De l'Alliance des manufacturiers et des exportateurs Canada: Ted Zier-Vogel, président du Comité des transports de l'alliance, «Noranda Sales Corporation Ltd.»; Brian Collinson, directeur, Politique commerciale.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

P. Glennie et le capitaine A.G. Soppitt présentent des exposés et répondent aux questions.

Shirley McAlary made an opening statement and answered questions.

Captain Frank C. Nicol made an opening statement and answered questions.

Dennis McLennan made an opening statement and answered questions.

Dick Armstrong made an opening statement and answered questions.

Jean-Claude Michaud made an opening statement and answered questions.

Doug Smith made an opening statement and, with Jim Campbell, answered questions.

On motion of Stan Keyes, it was agreed, — That the Report presented by the Vice-Chair, entitled "The St. Lawrence Seaway – A Bi-National Approach", be adopted and that the Chair present it to the House.

Thomas Creamer made an opening statement and, with Paul S. Doiron and T. McGloan, answered questions.

Ted Zier-Vogel made an opening statement and, with Brian Collinson, answered questions.

At 12:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, OCTOBER 28, 1996
(Meeting No. 29)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Bob Ringma for Jim Gouk.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Government of Saskatchewan: The Honourable Andy Renaud, Minister of Highways and Transportation. *From the Government of Manitoba:* The Honourable Glen Findlay, Minister of Highways and Transportation. *From the Canadian Merchant Service Guild:* Captain Maury Sjoquist, National President; Captain Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association (CMSG). *From Seaway Self Unloaders:* Wayne A. Smith, Vice-President and General Manager. *From Algoma Central Marine:* Jim Pound, Director of Operations. *From Upper Lakes Shipping (ULS Corporation):* John Greenway, General Manager, Operations. *From the Saint John Marine Community:* Robert Youden, General Manager, Irving Forest Services Limited; Joseph A. Day, J.D. Irving Limited; Patrick T. Riley, Business Agent, International Longshoremen's Association, Local 273; Tor Bordevik, Star Shipping Canada Ltd.; Jane Madsen, Maritime Canada Shipping Services Limited; Don Roberts, Potash Corporation of Saskatchewan — New Brunswick Division.

Shirley McAlary présente un exposé et répond aux questions.

Le capitaine Frank C. Nicol présente un exposé et répond aux questions.

Dennis McLennan présente un exposé et répond aux questions.

Dick Armstrong présente un exposé et répond aux questions.

Jean-Claude Michaud présente un exposé et répond aux questions.

Doug Smith présente un exposé et, avec Jim Campbell, répond aux questions.

Sur motion de Stan Keyes, il est convenu, — Que le rapport présenté par le vice-président, intitulé «La Voie maritime du Saint-Laurent – Une approche binationale», soit adopté et que le président le présente à la Chambre.

Thomas Creamer présente un exposé et, avec Paul S. Doiron et T. McGloan, répond aux questions.

Ted Zier-Vogel présente un exposé et, avec Brian Collinson, répond aux questions.

À 12 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 28 OCTOBRE 1996
(Séance n° 29)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Bob Ringma pour Jim Gouk.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du gouvernement de la Saskatchewan: L'honorable Andy Renaud, ministre de la Voirie et des Transports. *Du gouvernement du Manitoba:* L'honorable Glen Findlay, ministre de la Voirie et des Transports. *De la Guilde de la marine marchande du Canada:* capitaine Maury Sjoquist, président national; capitaine Michel Pouliot, président, Association des pilotes maritimes du Canada. *De «Seaway Self Unloaders»:* Wayne A. Smith, vice-président et directeur général. *De «Algoma Central Marine»:* Jim Pound, directeur des opérations. *De «Upper Lakes Shipping (ULS Corporation)»:* John Greenway, directeur général, Opérations. *De la collectivité maritime de Saint John:* Robert Youden, directeur général, «Irving Forest Services Limited»; Joseph A. Day, «J.D. Irving Limited»; Patrick T. Riley, agent syndical, Association internationale des débardeurs, section 273; Tor Bordevik, «Star Shipping Canada Ltd»; Jane Madsen, «Maritime Canada Shipping Services Limited»; Don Roberts, «Potash Corporation of Saskatchewan» — division du Nouveau-Brunswick.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

Honourable Andy Renaud made an opening statement and answered questions.

Honourable Glen Findlay made an opening statement and answered questions.

Captain Maury Sjoquist and Captain Michel Pouliot made opening statements and answered questions.

Wayne Smith, Jim Pound and John Greenway made opening statements and answered questions.

Robert Youden made an opening statement and, with Jane Madsen, Don Roberts, Joseph Day, Patrick Riley, and Tor Bordevik, answered questions.

At 6:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, OCTOBER 29, 1996 (Meeting No. 30)

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Joe Fontana, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Mike Scott for Jim Gouk.

Other Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From *Prairie Pools*: Alex Graham, President, Alberta Wheat Pool, President, Prince Rupert Grain; Rick Dalgliesh, Terminal Elevator Division, Manitoba Pool Elevators; Richard Wansbutter, Manager, Marketing and Transportation, Saskatchewan Wheat Pool. From *Logistec Corporation*: Madeleine Paquin, President and Chief Executive Officer; Serge Dubreuil, President of Logistec Stevedoring Inc. From the *Canadian Industrial Transportation League*: Robert Kalvaitis, Vice-Chairman of the Board of Directors; Marc LeBlanc, Treasurer. From *Ports Canada Police*: Art Ross; Robert Davidson. From *Saint John Police Protective Association*: David Parks; Robert Davidson.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

L'honorable Andy Renaud présente un exposé et répond aux questions.

L'honorable Glen Findlay présente un exposé et répond aux questions.

Le capitaine Maury Sjoquist et le capitaine Michel Pouliot présentent des exposés et répondent aux questions.

Wayne Smith, Jim Pound et John Greenway présentent des exposés et répondent aux questions.

Robert Youden présente un exposé et, avec Jane Madsen, Don Roberts, Joseph Day, Patrick Riley et Tor Bordevik, répond aux questions.

À 18 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 29 OCTOBRE 1996 (Séance n° 30)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 33, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Joe Fontana, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Mike Scott pour Jim Gouk.

Autre député présent: Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De «*Prairie Pools*»: Alex Graham, président, «*Alberta Wheat Pool*», président, «*Prince Rupert Grain*»; Rick Dalgliesh, division des éleveurs de terminaux, «*Manitoba Pool Elevators*»; Richard Wansbutter, directeur, Marketing et Transport, «*Saskatchewan Wheat Pool*». De «*Logistec Corporation*»: Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction; Serge Dubreuil, président de Logistec arrimage inc. De la *Ligue canadienne de transport industriel*: Robert Kalvaitis, vice-président du conseil d'administration; Marc LeBlanc, trésorier. De la *Police de Ports Canada*: Art Ross; Robert Davidson. De «*Saint John Police Protective Association*»: David Parks; Robert Davidson.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le

repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

Alex Graham made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Madeleine Paquin and Serge Dubreuil made opening statements and answered questions.

Robert Kalvaitis and Marc LeBlanc made opening statements and answered questions.

Art Ross made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

David Parks and Robert Davidson made opening statements and answered questions.

At 12:00 o'clock noon, the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, OCTOBER 29, 1996
(Meeting No. 31)

The Standing Committee on Transport met at 4:05 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, André Caron, Roy Cullen and Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Canadian Ports and Harbours Association: Rick Pearce, President; René Paquet, Chairman, Port of Quebec Corporation; Mervyn Russell, Chairman, Halifax Port Corporation. From Transport Canada: Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports; André Pageot, Director General, Marine Policy & Programs; Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Barry Lepitre, Department of Justice. From Nesbitt Burns Financial House: Richard Byers, Vice-President, Government Investment Banking; Fred Mifflin, Managing Director, Government Investment Banking.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

Rick Pearce, René Paquet and Mervyn Russell made opening statements and answered questions.

Neil McNeil made an opening statement and answered questions.

Richard Byers and Fred Mifflin made opening statements and answered questions.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Alex Graham présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Madeleine Paquin et Serge Dubreuil présentent des exposés et répondent aux questions.

Robert Kalvaitis et Marc LeBlanc présentent des exposés et répondent aux questions.

Art Ross présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

David Parks et Robert Davidson présentent des exposés et répondent aux questions.

À 12 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 29 OCTOBRE 1996
(Séance n° 31)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 16 h 05, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, André Caron, Roy Cullen et Stan Keyes.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De l'Association des ports et havres du Canada: Rick Pearce, président; René Paquet, président, Société du port de Québec; Mervyn Russell, président, Société du port de Halifax. De Transports Canada: Neil MacNeil, directeur exécutif, Havres et Ports; André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes; Bruce Bowie, directeur, Politiques maritimes; Barry Lepitre, ministre de la Justice. De «Nesbitt Burns Financial House»: Richard Byers, vice-président, Services bancaires d'investissements gouvernementaux; Fred Mifflin, directeur général, Services bancaires d'investissements gouvernementaux.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Rick Pearce, René Paquet et Mervyn Russell présentent des exposés et répondent aux questions.

Neil McNeil présente un exposé et répond aux questions.

Richard Byers et Fred Mifflin présentent des exposés et répondent aux questions.

À 17 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, NOVEMBER 5, 1996

(Meeting No. 32)

The Standing Committee on Transport met at 9:10 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Members present: Garry Breitkreuz for Dick Harris; Paul Crête for Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports; André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs; Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Barry Lepitre, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

The Chair called for clause by clause consideration of the bill.

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

Jim Gouk moved, — That Clause 2 be amended by replacing lines 14 and 15 on page 1 with the following:

““fees” includes tariffs, such as harbour dues, berthing and wharfage, as well as duties, tolls, rates and other charges for services rendered, excluding rentals for the use of assets owned or administered by a port authority.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 2, be amended by replacing lines 14 and 15 on page 1 with the following:

““Fees” includes harbour dues, berthing and wharfage, as well as duties, tolls, rates and other charges.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 2 be amended by replacing lines 11 to 16 on page 2 with the following:

““port facility” means a wharf, pier, breakwater, terminal, warehouse or other building or work located in, on or adjacent to navigable waters used in connection with navigation or shipping and includes all land incidental to their use.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

LE MARDI 5 NOVEMBRE 1996

(Séance n° 32)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 10, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Garry Breitkreuz pour Dick Harris; Paul Crête pour Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Neil MacNeil, directeur exécutif, Ports et Havres; André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes; Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Barry Lepitre, ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Le président commence l'étude article par article du projet de loi.

L'article 1 est réservé.

Article 2

Jim Gouk propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, à la ligne 11, page 1, de ce qui suit:

« me de prix à payer pour un service, notamment les frais portuaires, les droits de bassin ou de quaiage à l'exclusion cependant du prix de location de biens dont l'administration portuaire est propriétaire ou administratrice. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, aux lignes 9 à 11, page 1, de ce qui suit:

« « droits » Les frais portuaires, les droits de mouillage et de quai ainsi que les péages, tarif ou autre forme de droits à verser pour des services rendus. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 2 soit modifié par substitution, aux lignes 15 à 21, page 1, de ce qui suit:

« « installations portuaires » quais, jetées, brise-lames, installations, ouvrages, terminaux, entrepôts et autres bâtiments, situés dans les eaux navigables, à la surface de celles-ci ou à proximité, affectés à la navigation ou aux transports par eau, y compris tous les terrains liés à leur utilisation. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

Stan Keyes moved, — Clause 3, be amended by replacing line 15 on page 3 with the following:

“Canada’s major trading partners in order to foster harmonization of standards among jurisdictions;”

Paul Crête moved, — That the amendment be further amended by adding the word “international” before the word jurisdiction.

After debate, the question being put on the amendment to the amendment, it was negated.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 3, be amended by replacing line 19 on page 3 with the following:

“to the users while ensuring at the same time that port authorities continue to be financially self-sufficient in accordance with paragraph 6(1)(a);”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Paul Crête moved, — That Clause 3, be amended by replacing line 19 on page 3 with the following:

“to the users, while seeing to it that the port authorities continue to be financially self-sufficient;”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Stan Keyes moved, — That Clause 3, be amended by

(a) replacing, in the English version, line 30 on page 3 with the following:

“from users;”

(b) replacing line 33 on page 3 with the following:

“facilities; and

(h) coordinate with other marine activities and surface and air transportation systems.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 3, as amended, carried on division.

On Clause 4

Jim Gouk moved, — That Clause 4, be amended by replacing line 35 on page 3 with the following:

“this Part and Part V.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Stan Keyes moved, — That Clause 4, be amended by adding after line 35 on page 3 the following:

““letters patent” means letters patent as amended by supplementary letters patent, if any.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 4, be amended by replacing lines 4 and 5 on page 4 with the following:

L’article 2 ainsi modifié est adopté.

Article 3

Stan Keyes propose, — Que l’article 3 soit modifié par substitution, à la ligne 18, page 3, de ce qui suit:

« ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l’harmonisation des normes qu’appliquent les différentes autorités; »

Paul Crête propose, — Que l’amendement soit modifié par adjonction du mot « internationales » après le mot autorités.

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et rejeté.

L’amendement mis aux voix est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l’article 3 soit modifié par substitution, à la ligne 22, page 3, de ce qui suit:

« soient offerts à un coût raisonnable, et veiller aussi à ce que les administrations portuaires demeurent financièrement autonomes conformément à l’alinéa 6(1)a; »

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l’article 3 soit modifié par substitution, à la ligne 22, page 3, de ce qui suit:

« soient offerts à un coût raisonnable, tout en veillant à ce que l’administration portuaire continue d’être financièrement autonome; »

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l’article 3 soit modifié par substitution, à la ligne 36, page 3, de ce qui suit:

« portuaires;

h) favoriser la coordination des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre. »

Après débat, l’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 3 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 4

Jim Gouk propose, — Que l’article 4 soit modifié par substitution, à la ligne 38, page 3, de ce qui suit:

« à la présente partie et à la partie V. »

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l’article 4 soit modifié par adjonction, après la ligne 38, page 3, de ce qui suit:

« lettres patentes » Les lettres patentes telles que modifiées par lettres patentes supplémentaires, le cas échéant. »

Après débat, l’amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l’article 4 soit modifié par substitution, aux lignes 5 et 6, page 4, de ce qui suit:

“holds or occupies.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 4, be amended by replacing lines 7 and 8 on page 4 with the following:

“who makes commercial or other use of the port, in accordance with the letters patent of incorporation of the port authority.”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 4, as amended, carried on division.

Clause 5 carried.

New Clause 5.1

By unanimous consent, consideration of the New Clause 5.1 was allowed to stand.

By unanimous consent, the Committee began consideration of Clause 24.

On Clause 24

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by replacing line 29 on page 13 with the following:

“24. (1) A port authority is incorporated”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by replacing lines 34 to 39 on page 13 with the following:

“(2) Unless the letters patent provide otherwise, the power of a port authority to operate a port is limited to the power to engage in the port activities of shipping, navigation, transportation of passengers and goods and handling and storage of goods, as well as ancillary activities necessary to support port operations.”

Paul Crête moved that the amendment be further amended by striking out the word “ancillary”.

After debate, the question being put on the amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by replacing, in the English version, line 2 on page 14 with the following:

“activity or exercise any power that it is”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by adding after line 6 on page 14 the following:

“(3.1) A port authority may contract only in its own name.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 24 be amended by deleting lines 7 to 16 on page 14.

Paul Crête moved that the amendment be further amended by striking out in the French version lines 15 and 16.

« tient ou qu'elle occupe. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 4 soit modifié par substitution, à la ligne 9, page 4, de ce qui suit:

« autres, conformément à ce que prévoient les lettres patentes des administrations portuaires. »

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 4 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 5 est adopté.

Nouvel article 5.1

Par consentement unanime, le nouvel article 5.1 est réservé.

Par consentement unanime, le Comité entreprend l'étude de l'article 24.

Article 24

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, aux lignes 32 et 33, page 13, de ce qui suit:

« 24. (1) Une administration portuaire est constituée pour l'exploitation du port visé. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, aux lignes 37 à 42, de ce qui suit:

« (2) Sous réserve des lettres patentes, l'autorisation donnée à une administration portuaire d'exploiter un port est restreinte aux activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises, ainsi qu'aux autres activités connexes nécessaires aux opérations portuaires. »

Paul Crête propose que l'amendement soit modifié par la suppression du mot « connexes ».

Après débat, le sous-amendement mis aux voix est adopté.

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 2, page 14, de ce qui suit:

« activity ou exercise any power that it is »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par adjonction, après la ligne 6, page 14, de ce qui suit:

« (3.1) Une administration portuaire ne peut conclure un contrat que sous son propre nom. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'article 24 soit modifié par suppression des lignes 7 à 16, page 14.

Paul Crête propose que l'amendement soit modifié par suppression des lignes 15 et 16 de la version française.

After debate, the question being put on the amendment to the amendment, it was negated.

After debate, the question being put on the amendment and the result of the vote having been announced:

YEAS

Paul Crête
Paul Mercier

Jim Gouk
Joe Comuzzi — (4)

NAYS

Gerry Byrne
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes — (4)

Whereupon the Chair voted in the negative.

Accordingly, the amendment was negated.

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by replacing, in the English version, line 20 on page 14 with the following:

“activities and exercise only the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 24 be amended by replacing lines 28 to 34 on page 14 with the following:

“activity or exercise any power that it carried on or exercised before December 1, 1995 but, if the subsidiary ceases to carry on the activity or exercise the power at any time, it may not recommence it unless the activity or power is authorized in the letters patent.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 24 be amended by adding after line 34 on page 14 the following:

“(8) Each individual port authority is responsible for the payment of any port policing costs beyond the community norm which are borne by municipal or regional police forces following the coming into force of this Act. Should agreement not be reached on what annual payment, if any, should be made, the matter will be sent before the Agency for final offer arbitration, as set out in Part V of this Act.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated by the following division:

YEAS

André Caron
Paul Crête

Jim Gouk — (3)

NAYS

Gerry Byrne
Joe Comuzzi
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes — (5)

Clause 24, as amended, carried.

The Committee reverted to New Clause 5.1.

On New Clause 5.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 19 on page 4 the following:

Après débat, le sous-amendement mis aux voix est rejeté.

Après débat, l'amendement est mis aux voix. Puis le résultat du vote est annoncé:

POUR

Paul Crête
Paul Mercier

Jim Gouk
Joe Comuzzi — (4)

CONTRE

Gerry Byrne
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes — (4)

Sur quoi le président donne un vote négatif.

Par conséquent, l'amendement est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 20, page 14, de ce qui suit:

« activities and exercise only the »

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, aux lignes 29 à 35, page 14, de ce qui suit:

« exercer les pouvoirs et les activités commerciales qu'elle exerçait avant le 1^{er} décembre 1995; les pouvoirs et les activités qu'elle cesse d'exercer après cette date ne peuvent être exercés de nouveau que si les lettres patentes le permettent. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'article 24 soit modifié par adjonction, après la ligne 35, page 14, de ce qui suit:

« (8) Après l'entrée en vigueur de la présente loi, toute administration portuaire est tenue au paiement des coûts des frais de police de tout port pour ce qui dépasse ce qui est normalement supporté par les corps de police municipaux ou régionaux. À défaut d'entente sur le paiement annuel à faire, le cas échéant, la question est renvoyée à l'Office pour arbitrage conformément à la Partie V de la présente loi. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté par le vote suivant:

POUR

André Caron
Paul Crête

Jim Gouk — (3)

CONTRE

Gerry Byrne
Joe Comuzzi
Roy Cullen

Joe Fontana
Stan Keyes — (5)

L'article 24 ainsi modifié est adopté.

Le Comité reprend l'étude du nouvel article 5.1.

Nouvel article 5.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 19, page 4, de ce qui suit:

“Agent of Her Majesty

5.1 (1) A port authority is an agent of Her Majesty in right of Canada for the purposes mentioned in section 24.

(2) A wholly-owned subsidiary of a port authority is not an agent of Her Majesty in right of Canada unless it is an agent of Her Majesty in right of Canada on the day on which this section comes into force.”

Paul Crête moved that the amendment be further amended by adding the words “June 10, 1996” after the word Canada.

After debate, the question being put on the amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 5, 1996
(Meeting No. 33)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Members present: Tony Valeri for Joe Fontana; Paul Crête for Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports; André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs; Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Barry Lepitre, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

By unanimous consent, the Committee began consideration of all Jim Gouk's amendments.

On Clause 6

Jim Gouk moved, — That Clause 6 be amended by replacing lines 6 to 23 on page 5 with the following:

“(f) the number of directors, whether 5, 7, 9 or 11, required for the purposes of a port authority as determined by the needs of the port authority, to be appointed in pursuant to schedule I.1;”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

« Mandataire de sa Majesté

5.1 (1) Les administrations portuaires sont mandataires de Sa Majesté du chef du Canada pour l'application de l'article 24.

(2) Les filiales à cent pour cent des administrations portuaires ne sont pas mandataires de Sa Majesté du chef du Canada sauf si elles le sont le jour de l'entrée en vigueur du présent article. »

Paul Crête propose, que l'amendement soit modifié par substitution, après le mot elles, de ce qui suit:

« L'étaient au 10 juin 1996. »

Après débat, le sous-amendement mis aux voix est adopté.

L'amendement mis aux voix est adopté.

À 12 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 5 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 33)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Tony Valeri pour Joe Fontana; Paul Crête pour Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Neil MacNeil, directeur exécutif, Ports et Havres; André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes; Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Barry Lepitre, ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Par consentement unanime, le Comité examine tous les amendements de Jim Gouk.

Article 6

Jim Gouk propose, — Que l'article 6 soit modifié par substitution, aux lignes 5 à 26, page 5, de ce qui suit:

« f) le nombre des administrateurs, compris entre 5 et 11, exigé pour les fins de l'administration portuaire en fonction des besoins de cette dernière, lesquels administrateurs sont nommés conformément à l'annexe I.1 »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Jim Gouk moved, — That Clause 6 be amended by replacing line 27 on page 5 with the following:

“(h) the charge on the net revenues of the”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

On Clause 7

Jim Gouk moved, — That Clause 7 be amended by replacing lines 37 and 38 on page 5 with the following:

“7. Upon application by an authority, the Minister may issue supplementary letters patent amending the letters patent of the”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

On Clause 12

Jim Gouk moved, — That Clause 12 be amended by replacing line 28 on page 10 with the following:

“be appointed in conformity with the letters patent and as follows:”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Jim Gouk moved, — That Clause 12 be amended by replacing lines 2 and 3 on page 11 with the following:

“remaining individuals from a list provided by the users and, where applicable, the labour unions.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

On Clause 21

Jim Gouk moved, — That Clause 21 be amended by replacing lines 6 and 7 on page 13 with the following:

“21. Except by special resolution of the House of Commons for declared emergencies as defined in the regulations, no payment to a port”

After debate, by unanimous consent, the amendment was allowed to stand.

On Clause 27

Jim Gouk moved, — That Clause 27 be amended by replacing line 20 on page 15 with the following:

“committee established by the directors.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On Clause 37

Jim Gouk moved, — That Clause 37 be amended by adding after line 11 on page 20 the following:

“(2) Any port authority paying a municipality or municipalities grant-in-lieu of property taxes prior to the coming into force of this Act will continue to do so, while any commission not previously paying grants-in-lieu will not pay any less than currently doing so, with all port authorities being allowed a transition period to full grant-in-lieu payments in 20 per cent increments over a five-year period;”

Jim Gouk propose, — Que l'article 6 soit modifié par substitution, à la ligne 35, page 5, de ce qui suit:

«ces frais étant calculés sur les revenus nets»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Article 7

Jim Gouk propose, — Que l'article 7 soit modifié par substitution, aux lignes 41 à 43, page 5, de ce qui suit:

« 7. À la demande d'une administration portuaire, le ministre peut délivrer des lettres patentes supplémentaires modifiant les lettres patentes de cette dernière s'il est »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Article 12

Jim Gouk propose, — Que l'article 12 soit modifié par substitution, aux lignes 35 et 36, page 10, de ce qui suit:

«12. (1) Les administrateurs sont nommés conformément aux lettres patentes et selon les règles suivantes:»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Jim Gouk propose, — Que l'article 12 soit modifié par substitution, aux lignes 4 et 5, page 11, de ce qui suit:

«autres candidats à partir d'une liste fournie par les utilisateurs et, le cas échéant, par les syndicats.»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Article 21

Jim Gouk propose, — Que l'article 21 soit modifié par substitution, aux lignes 6 et 7, page 13, de ce qui suit:

«21. Sauf en vertu d'une résolution spéciale de la Chambre des communes en cas d'urgences déclarées au sens des règlements, il ne peut être »

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est réservé.

Article 27

Jim Gouk propose, — Que l'article 27 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 15, de ce qui suit:

«à un comité constitué par les administrateurs.»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Article 37

Jim Gouk propose, — Que l'article 37 soit modifié par adjonction, après la ligne 11, page 20, de ce qui suit:

«(2) Toute administration portuaire qui payait des subventions tenant lieu de taxes foncières immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi à une ou plusieurs municipalités continue de le faire alors que toute commission qui ne payait pas de telles subventions ne paiera pas moins qu'elle le fait présentement, toutes les administrations portuaires bénéficiant d'une période de transition de cinq ans avant de payer la totalité des subventions tenant lieu de taxes foncières, pendant laquelle période ces subventions augmentent par tranches de vingt pour cent par année.»

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Gouk moved, — That Clause 37 be amended by replacing lines 21 to 23 on page 20 with the following:

“pies for port-related activities or other activities referred to in the letters patent for a term of not more than sixty years or, with the approval of the Minister, for a longer term.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

On Clause 38

Jim Gouk moved, — That Clause 38 be amended by replacing lines 37 to 39 on page 20 with the following:

“federal real property and”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

On Clause 40

Jim Gouk moved, — That Clause 40 be amended by replacing line 16 on page 21 with the following:

“40. (1) A port authority shall, within twelve”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On Clause 43

Jim Gouk moved, — That Clause 43 be amended by replacing line 7 on page 24 with the following:

“before the expiration of sixty days after the”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clauses 117 to 125

By unanimous consent, Jim Gouk moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 17, on page 62, the following new Clauses:

“Final Offer Arbitration

117. (1) A user who is dissatisfied with the rate or rates charged or proposed to be charged by a port authority for the movement of goods, or with any of the conditions associated with the movement of goods, may, where the matter cannot be resolved between the user and the port authority, submit the matter in writing to the Agency for a final offer arbitration.

(2) A copy of a submission under subsection (1) shall be served on the port authority by the user and the submission shall contain

(a) the final offer of the user to the port authority in the matter,

(b) the last offer received by the user from the port authority in the matter,

(c) an undertaking by the user to ship the goods to which the arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator,

(d) an undertaking by the user to the Agency whereby the user agrees to pay to the arbitrator the fee for which the user is liable under section 166 as a party to the arbitration; and

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Jim Gouk propose, — Que l'article 37 soit modifié par substitution, aux lignes 19 à 24, page 20, de ce qui suit:

«(3) L'administration portuaire peut louer les immeubles qui lui sont confiés ou qu'elle détient ou occupe, ou accorder des permis à leur égard pour des fins portuaires et d'autres fins visées dans les lettres patentes, pour une période maximale de soixante ans, sauf si le ministre autorise une période plus longue.»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Article 38

Jim Gouk propose, — Que l'article 38 soit modifié par substitution, aux lignes 39 à 43, page 20, de ce qui suit:

«exception faite des immeubles fédéraux et peut consentir à leur égard des empri—»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Article 40

Jim Gouk propose, — Que l'article 40 soit modifié par substitution, à la ligne 15, page 21, de ce qui suit:

«40. (1) Dans les douze mois suivant la délivran—»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Article 43

Jim Gouk propose, — Que l'article 43 soit modifié par substitution, à la ligne 7, page 24, de ce qui suit:

«avant l'expiration d'un délai de soixante jours»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

Nouveaux articles 117 à 125

Par consentement unanime, Jim Gouk propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction après la ligne 13, page 62, des nouveaux articles suivants:

« Arbitrage

117. (1) L'utilisateur insatisfait des prix appliqués ou proposés par une administration portuaire pour le transport de marchandises ou des conditions imposées à cet égard peut, lorsque ceux-ci ne sont pas en mesure de régler eux-mêmes la question, la soumettre par écrit à l'Office pour arbitrage.

(2) Un exemplaire de la demande d'arbitrage est signifié à l'administration portuaire par l'utilisateur; la demande contient :

a) la dernière offre faite par l'utilisateur à l'administration portuaire;

b) la dernière offre reçue par l'utilisateur de la part de l'administration portuaire;

c) l'engagement par l'utilisateur d'expédier les marchandises visées par l'arbitrage selon les termes de la décision de l'arbitre;

d) l'engagement par l'utilisateur envers l'Office de payer à l'arbitre les honoraires auxquels il est tenu en application de l'article 166 à titre de partie à l'arbitrage;

(e) the name of the arbitrator, if any, that the user and the port authority have agreed should conduct the arbitration.

(3) The Agency shall not have any matter submitted to it by a user under subsection (1) arbitrated if the user has not, at least five days before making the submission, served on the port authority a written notice indicating that the user intends to submit the matter to the Agency for a final offer arbitration.

(4) A final offer arbitration is not a proceeding before the Agency.

118. (1) On the submission of a matter to the Agency for a final offer arbitration, the Agency shall refer the matter for the arbitration

(a) to the chosen arbitrator, if any, referred to in paragraph 161(2)(e), if that arbitrator is available to conduct the arbitration; or

(b) where no arbitrator is chosen as contemplated by paragraph (a) or the arbitrator chosen is, in the opinion of the Agency, unavailable to conduct the arbitration, to any other arbitrator, chosen by the Agency from the list of arbitrators referred to in section 169, that the Agency determines is appropriate and available to conduct the arbitration.

(2) The Agency may, at the request of the arbitrator, provide administrative, technical and legal assistance to the arbitrator on a cost recovery basis.

119. (1) In the absence of an agreement by the arbitrator and the parties as to the procedure to be followed, a final offer arbitration shall be governed by the rules of procedure made by the Agency.

(2) The arbitrator shall conduct the arbitration proceedings as expeditiously as possible and, subject to the procedure referred to in subsection (1), in the manner the arbitrator considers appropriate having regard to the circumstances of the matter.

(3) Within fifteen days after the Agency refers a matter for arbitration, the parties shall exchange the information that they intend to submit to the arbitrator in support of their final offers.

(4) Within seven days after receipt of the information referred to in subsection (3), each party may direct interrogatories to the other, which shall be answered within fifteen days after their receipt.

(5) If a party unreasonably withholds information that the arbitrator subsequently deems to be relevant, that withholding shall be taken into account by the arbitrator in making a decision.

120. (1) The arbitrator shall, in conducting a final offer arbitration between a user and a port authority, have regard to the information provided to the arbitrator by the parties in support of their final offers and, unless the parties agree to limit the amount of information to be provided, to any additional information that is provided by the parties at the arbitrator's request.

(2) Unless the parties agree otherwise, in rendering a decision the arbitrator shall have regard to whether there is available to the user an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates and to all considerations that appear to the arbitrator to be relevant to the matter.

121. (1) The decision of the arbitrator in conducting a final offer arbitration shall be the selection by the arbitrator of the final offer of either the user or the port authority and, for the purpose of this section,

e) le cas échéant, le nom de l'arbitre sur lequel l'utilisateur et l'administration portuaire se sont entendus.

(3) L'arbitrage prévu au paragraphe (1) est écarté en cas de défaut par l'utilisateur de signifier, dans les cinq jours précédant la demande, un avis écrit à l'administration portuaire annonçant son intention de soumettre la question à l'Office pour arbitrage.

(4) La soumission d'une question à l'Office pour arbitrage ne constitue pas une procédure devant l'Office.

118. (1) En cas de demande d'arbitrage, l'Office renvoie la question :

a) à l'arbitre visé à l'alinéa 161(2)e), s'il est disponible pour mener l'arbitrage;

b) en cas d'absence de choix d'un arbitre ou du manque de disponibilité, selon l'Office, de l'arbitre choisi, à un autre arbitre, que l'Office estime disponible et compétent et qui est inscrit sur la liste établie en vertu de l'article 169.

(2) À la demande de l'arbitre, l'Office lui offre, moyennant remboursement des frais, le soutien administratif, technique et juridique voulu.

119. (1) L'Office peut établir les règles de procédure applicables à l'arbitrage dans les cas où les parties et l'arbitre ne peuvent s'entendre sur la procédure.

(2) L'arbitre mène l'arbitrage aussi rapidement que possible et, sous réserve des règles visées au paragraphe (1), de la manière qu'il estime la plus indiquée dans les circonstances.

(3) Dans les quinze jours suivant le renvoi de l'affaire à un arbitre, les parties s'échangent les renseignements qu'elles ont l'intention de présenter à l'arbitre à l'appui de leurs dernières offres.

(4) Dans les sept jours suivant réception des renseignements visés au paragraphe (3), chaque partie peut adresser à l'autre des interrogatoires écrits auxquels il doit être répondu dans les quinze jours suivant leur réception.

(5) Si une partie dissimule de façon déraisonnable des renseignements que l'arbitre juge ultérieurement pertinents, l'arbitre tient compte de cette dissimulation dans sa décision.

120. (1) Dans un cas d'arbitrage entre un utilisateur et une administration portuaire, l'arbitre tient compte des renseignements que lui fournissent les parties à l'appui de leurs dernières offres et, sauf accord entre les parties à l'effet de restreindre la quantité des renseignements à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fournis à sa demande.

(2) Sauf accord entre les parties à l'effet contraire, l'arbitre tient également compte de la possibilité pour l'utilisateur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question ainsi que de tout autre élément utile.

121. (1) L'arbitre rend sa décision en choisissant la dernière offre de l'utilisateur ou celle de l'administration portuaire; pour l'application du présent article, la dernière offre :

(a) the final offer of the user shall be the user's final offer set out in the submission to the Agency under subsection 161(1); and

(b) the final offer of the port authority shall be the last offer received by the user from the port authority as set out in the submission to the Agency under subsection 161(1) or any other offer that the port authority, within ten days after the service referred to in subsection 161(2), specifies in writing to the user and to the Agency as the port authority's final offer.

(2) The decision of the arbitrator shall

(a) be in writing;

(b) unless the parties agree otherwise, be rendered within sixty days after the date on which the submission for the final offer arbitration was received by the Agency from the user; and

(c) unless the parties agree otherwise, be rendered so as to apply to the parties for a period of one year or any lesser period that may be appropriate, having regard to the negotiations between the parties that preceded the arbitration.

(3) The port authority shall, without delay after the arbitrator's decision, set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of goods that have been selected by the arbitrator in a tariff of the port authority, unless, where the port authority is entitled to keep the rate or rates or conditions confidential, the parties to the arbitration agree to include the rate or rates or conditions in a contract that the parties agree to keep confidential.

(4) No reasons shall be set out in the decision of the arbitrator.

(5) The arbitrator shall, if requested by all of the parties to the arbitration within thirty days after the decision of the arbitrator, give reasons in writing for the decision.

(6) Except where both parties agree otherwise,

(a) the decision of the arbitrator on a final offer arbitration shall be final and binding and be applicable to the parties as of the date on which the submission for the arbitration was received by the Agency from the user, and is enforceable as if it were an order of the Agency; and

(b) the arbitrator shall direct in the decision that interest at a reasonable rate specified by the arbitrator shall be paid to one of the parties by the other on moneys that, as a result of the application of paragraph (a), are owed by a party for the period between the date referred to in that paragraph and the date of the payment.

(7) Moneys and interest referred to in paragraph (6)(b) that are owed by a party pursuant to a decision of the arbitrator shall be paid without delay to the other party.

122. (1) The Agency may fix the fee to be paid to an arbitrator for the costs of, and the services provided by, the arbitrator in final offer arbitration proceedings.

(2) The user and the port authority shall share equally, whether or not the proceedings are terminated pursuant to section 168, in the payment of the fee fixed under subsection (1) and in the cost

(a) borne by the Agency for administrative, technical and legal services provided to the arbitrator pursuant to subsection 162(2); and

(b) of the preparation of any reasons requested pursuant to subsection 165(5).

a) de l'utilisateur est celle contenue dans sa demande présentée à l'Office en application du paragraphe 161(1);

b) de l'administration portuaire est la dernière offre de l'administration portuaire à l'utilisateur contenue dans la demande présentée à l'Office en application du paragraphe 161(1) ou toute autre offre, qualifiée de finale, que présente l'administration portuaire à l'utilisateur et à l'Office dans les dix jours suivant la signification visée au paragraphe 161(2).

(2) La décision de l'arbitre est rendue :

a) par écrit;

b) sauf accord entre les parties à l'effet contraire, dans les soixante jours suivant la date de réception par l'Office de la demande d'arbitrage présentée par l'utilisateur;

c) sauf accord entre les parties à l'effet contraire, de manière à être applicable à celles-ci pendant un an, ou le délai inférieur indiqué, eu égard aux négociations ayant eu lieu entre les parties avant l'arbitrage.

(3) L'administration portuaire inscrit, sans délai après la décision de l'arbitre, les prix ou conditions liés à l'acheminement des marchandises choisis par l'arbitre dans un tarif de l'administration portuaire, sauf si, dans les cas où celui-ci a droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions, les parties à l'arbitrage conviennent de les inclure dans un contrat confidentiel conclu entre les parties.

(4) La décision de l'arbitre n'énonce pas les motifs.

(5) Sur demande de toutes les parties à l'arbitrage présentée dans les trente jours suivant la décision de l'arbitre, celui-ci donne par écrit les motifs de sa décision.

(6) Sauf accord entre les parties à l'effet contraire :

a) la décision de l'arbitre est définitive et obligatoire, s'applique aux parties à compter de la date de la réception par l'Office de la demande d'arbitrage présentée par l'utilisateur et, aux fins de son exécution, est assimilée à un arrêté de l'Office;

b) l'arbitre indique dans la décision les intérêts, au taux raisonnable qu'il fixe, à payer sur les sommes qui, par application de l'alinéa a), sont en souffrance depuis la date de la demande jusqu'à celle du paiement.

(7) Les montants exigibles visés à l'alinéa (6)b) sont payables sans délai à qui y a droit.

122. (1) L'Office peut fixer les honoraires à verser à l'arbitre pour l'arbitrage et les frais afférents.

(2) Les honoraires fixés en vertu du paragraphe (1), les frais de préparation des motifs demandés en application du paragraphe 165(5) et ceux relatifs au soutien administratif, technique et juridique offert à l'arbitre par l'Office au titre du paragraphe 162(2) sont à la charge de l'utilisateur et de l'administration portuaire en parts égales, même dans les cas d'abandon des procédures prévus par l'article 168.

123. Where the Agency is advised that a party to a final offer arbitration wishes to keep matters relating to the arbitration confidential,

(a) the Agency and the arbitrator shall take all reasonably necessary measures to ensure that the matters are not disclosed by the Agency or the arbitrator or during the arbitration proceedings to any person other than the parties; and

(b) no reasons for the decision given pursuant to subsection 165(5) shall contain those matters or any information included in a contract that the parties agreed to keep confidential.

124. Where, before the arbitrator renders a decision on a final offer arbitration, the parties advise the Agency or the arbitrator that they agree that the matter being arbitrated should be withdrawn from arbitration, the arbitration proceedings in respect of the matter shall be immediately terminated.

125. (1) The Agency shall, from time to time, in consultation with representatives of users and port authorities, establish a list of persons who agree to act as arbitrators in final offer arbitrations.

(2) A separate list of persons may be established under subsection (1) in respect of each or any mode of transportation, as the Agency considers appropriate.

(3) The Agency shall have the list of persons made known to representatives of users and port authorities throughout Canada."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 6, 1996
(Meeting No. 34)

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Roy Cullen, Jim Gouk and Stan Keyes.

Acting Members present: Paul Crête for Paul Mercier; Wayne Easter for Jim Jordan; John Finlay for Joe Fontana; Mac Harb for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports; André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs; Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Barry Lepitre, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of October 1, 1996 relating to Bill C-44, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and

123. La partie à un arbitrage qui désire que des renseignements relatifs à celui-ci demeurent confidentiels en avise l'Office et :

a) l'Office et l'arbitre prennent toutes mesures justifiables pour éviter que les renseignements soient divulgués soit de leur fait, soit au cours des procédures d'arbitrage à quiconque autre que les parties;

b) les motifs des décisions donnés en application du paragraphe 165(5) ne peuvent faire état des renseignements que les parties à un contrat sont convenues de garder confidentiels.

124. Dans les cas où, avant la décision de l'arbitre, les parties avisent l'Office ou l'arbitre qu'elles s'accordent pour renoncer à l'arbitrage, les procédures sont abandonnées sur-le-champ.

125. (1) L'Office établit, en consultation avec les représentants des utilisateurs et des administrations portuaires, une liste de personnes qui acceptent d'agir à titre d'arbitres.

(2) L'Office peut établir, s'il l'estime indiqué, une liste d'arbitres pour chaque mode de transport.

(3) L'Office fait porter la liste d'arbitres à la connaissance des représentants des utilisateurs et des administrations portuaires dans tout le pays. »

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

À 17 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 6 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 34)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la pièce 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Reg Alcock, Gerry Byrne, André Caron, Roy Cullen, Jim Gouk et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Paul Crête pour Paul Mercier; Wayne Easter pour Jim Jordan; John Finlay pour Joe Fontana; Mac Harb pour Joe Comuzzi.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Neil MacNeil, directeur exécutif, Ports et Havres; André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes; Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Barry Lepitre, ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1996, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le

repealing other Acts as a consequence (*See Minutes of Proceedings dated October 3, 1996, Meeting No. 21*).

On Clause 6

Paul Crête moved, — That Clause 6 be amended by replacing lines 27 to 32 on page 4 with the following:

“self-sufficient; and”

(b) is of strategic significance to Canada’s trade.”

At 5:10 o’clock p.m., the sitting was suspended.

At 6:32 o’clock p.m., the sitting resumed.

The Committee resumed consideration of Paul Crête’s amendment, — That Clause 6 be amended by replacing lines 27 to 32 on page 4 with the following:

“self-sufficient; and”

(b) is of strategic significance to Canada’s trade.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Stan Keyes moved, — That Clause 6 be amended by replacing line 30 on page 4 with the following:

“(c) is linked to a major rail line or a major”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 6 be amended by deleting lines 1 and 2 on page 5.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 6 be amended by deleting lines 3 to 5 on page 5.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Stan Keyes moved, — That Clause 6 be amended by replacing lines 6 and 7 on page 5 with the following:

“(f) the number of directors, between seven and eleven, to be appointed under section”

Paul Crête moved that the amendment be further amended by replacing the word seven by the word five.

The question being put on the amendment to the amendment, it was negatived.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (*voir le Procès-verbal du 3 octobre 1996, séance n° 21*).

Article 6

Paul Crête propose, — Que l’article 6 soit modifié par substitution, aux lignes 30 à 34, page 4, de ce qui suit:

«pour le commerce du Canada»

À 17 h 10, la séance est suspendue.

À 18 h 32, la séance reprend.

Le Comité reprend l’étude de l’amendement de Paul Crête, — Que l’article 6 soit modifié par substitution, aux lignes 30 à 34, page 4, de ce qui suit:

«pour le commerce du Canada»

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l’article 6 soit modifié par substitution, à la ligne 31, page 4, de ce qui suit:

«(c) il est rattaché à une ligne principale de»

Après débat, l’amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l’article 6 soit modifié par suppression des lignes 1 et 2, page 5.

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l’article 6 soit modifié par suppression des lignes 3 et 4, page 5.

Après débat, l’amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l’article 6 soit modifié par substitution, à la ligne 6, page 5, de ce qui suit:

«entre sept et onze, nommés en conformité»

Paul Crête propose que l’amendement soit modifié par substitution du mot cinq au mot sept.

Le sous-amendement mis aux voix est rejeté.

L’amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes moved, — That Clause 6 be amended by replacing, in the French version, line 9 on page 5 with the following:

“(i) un administrateur dont la nomination est proposée par le”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 6 be amended by replacing lines 19 to 23 on page 5 with the following:

“Manitoba acting together, and

(iv) the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with the users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the letters patent;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 6 be amended by replacing line 27 on page 5 with the following:

“(h) the charge on the net revenues of the”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on division.

Clause 6, as amended, carried on division.

On Clause 7

Stan Keyes moved, — That Clause 7 be amended by replacing line 37 on page 5 with the following:

“7. The Minister may, at the request of or after consulting with the board of directors, issue supplementary”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 7, as amended, carried on division.

On Clause 8

Paul Crête moved, — That Clause 8 be amended by deleting lines 33 to 36 on page 6.

The question being put on the amendment, it was negated on division.

Paul Crête moved, — That Clause 8 be amended by deleting lines 37 to 40 on page 6, and lines 1 to 4, on page 7.

The question being put on the amendment, it was negated on division.

Stan Keyes moved, — That Clause 8 be amended by replacing lines 12 to 14 on page 7 with the following:

“(e) an existing cause of action, proceeding or claim by or against the harbour commission or a liability or other obligation of the harbour commission is unaffected except that any judgment or order is”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 8, as amended, carried on division.

Clause 9 carried.

On Clause 10

Paul Crête moved, — That Clause 10 be amended by replacing line 26 on page 8 with the following:

Stan Keyes propose, — Que l'article 6 soit modifié par substitution, dans la version française, à la ligne 9, page 5, de ce qui suit:

«(i) un administrateur dont la nomination est proposée par le»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 6 soit modifié par substitution, aux lignes 21 à 26, page 5, de ce qui suit:

«(iv) le reste des administrateurs sont choisis parmi les personnes dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes;»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 6 soit modifié par substitution, à la ligne 35, page 5, de ce qui suit:

«ces frais étant calculés sur les revenus nets»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

L'article 6 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 7

Stan Keyes propose, — Que l'article 7 soit modifié par substitution, à la ligne 41, page 5, de ce qui suit:

«7. À la demande du conseil d'administration d'une administration portuaire ou après l'avoir consulté, le ministre peut délivrer des lettres»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 7 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 8

Paul Crête propose, — Que l'article 8 soit modifié par suppression des lignes 37 à 40, page 6.

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que l'article 8 soit modifié par suppression des lignes 41 à 44, page 6, et aux lignes 1 à 3, page 7.

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Stan Keyes propose, — Que l'article 8 soit modifié par substitution, aux lignes 13 et 14, page 7, de ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la commission portuaire — ou qui pouvaient l'être contre elle — et aux responsabilités et obligations existantes de cette commission,»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 8 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 9 est adopté.

Article 10

Paul Crête propose, — Que l'article 10 soit modifié par substitution, à la ligne 27, page 8, de ce qui suit:

“Majesty, and their management is conferred on the port authority.”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Paul Crête moved, — That Clause 10 be amended by deleting lines 27 to 30 on page 8.

The question being put on the amendment, it was negatived on division.

Stan Keyes moved, — That Clause 10 be amended by replacing lines 38 to 40 on page 8 with the following:

“(e) an existing cause of action, proceeding or claim by or against the local port corporation or liability or other obligation of the local port corporation is unaffected except that any judgment or order is”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Paul Crête moved, — That Clause 10 be amended by deleting lines 17 to 23 on page 9.

The question being put on the amendment, it was negatived on division.

Paul Crête moved, — That Clause 10 be amended by deleting lines 24 to 27 on page 9.

The question being put on the amendment, it was negatived on division.

Stan Keyes moved, — That Clause 10 be amended by replacing lines 35 to 38 on page 9 with the following:

“(e) an existing cause of action, proceeding or claim by or against the Canada Ports Corporation in respect of the port or a liability or other obligation of that Corporation in respect of the port is unaffected except that any judgment or order is to be satisfied first”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 10, as amended, carried on division.

Clause 11 carried.

On Clause 12

Stan Keyes moved, — That Clause 12 be amended by replacing, in the French version, line 38 on page 10 with the following:

“administrateur dont la nomination est proposée par le ministre;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 12 be amended by

(a) replacing lines 35 to 37 on page 10 and lines 1 to 5 on page 11 with the following:

“viduals as mentioned in the letters patent; and

(d) the Governor in Council appoints the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the letters patent.

«Majesté, et leur gestion est confiée à l'administration portuaire;»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

Paul Crête propose, — Que l'article 10 soit modifié par suppression des lignes 28 à 31, page 8.

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Stan Keyes propose, — Que l'article 10 soit modifié par substitution, aux lignes 41 et 42, page 8, de ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la société portuaire locale — ou qui pouvaient l'être contre elle —, et aux responsabilités et obligations existantes de cette société.»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que l'article 10 soit modifié par suppression des lignes 22 à 29, page 9.

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que l'article 10 soit modifié par suppression des lignes 30 à 33, page 9.

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Stan Keyes propose, — Que l'article 10 soit modifié par substitution, aux lignes 43 et 44, page 9, de ce qui suit:

«d'action ou réclamations déjà nées que pouvait exercer la Société canadienne des ports — ou qui pouvaient l'être contre elle —, et aux responsabilités et obligations existantes de cette société à»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 10 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 11 est adopté.

Article 12

Stan Keyes propose, — Que l'article 12 soit modifié par substitution, dans la version française, à la ligne 38, page 10, de ce qui suit:

«administrateur dont la nomination est proposée par le ministre;»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 12 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 1 à 6, page 11, de ce qui suit:

d) le gouverneur en conseil nomme les autres candidats dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnés dans les lettres patentes.

(2) The directors are appointed to hold office”

(b) adding the following after line 10 on page 11:

“(2.1) No person is eligible to be appointed as a director within twelve months after the expiration of their term or renewed term.”

(c) replacing lines 11 and 12 on page 11 with the following:

“(3) The directors are appointed to serve”

(d) replacing line 14 on page 11 with the following:

“(4) The board of directors shall fix the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 12 be amended by adding after line 16 on page 11 the following:

“(5) Subject to the letters patent or by-laws, a majority of the number of directors required by the letters patent constitutes a quorum at any meeting of directors, and, notwithstanding any vacancy among the directors, a quorum of directors may exercise all the powers of the directors.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 12 be amended by adding after line 16 on page 11 the following:

“(5) Where the chairperson of a port authority is absent or unable to act or the office is vacant, the vice-chairperson of the port authority may perform the duties and exercise the powers of the chairperson during the chairpersons absence or inability to act or as long as the office is vacant.

(6) Where the vice-chairperson of a port authority is authorized, under subsection (5), to act as chairperson but is also absent or unable to act or the position is vacant, the board of directors shall elect a chairperson as soon as possible.”

The question being put on the amendment, it was negated on division.

Clause 12, as amended, carried.

Clause 13 carried.

On Clause 14

Paul Crête moved, — That Clause 14 be amended by deleting lines 26 to 28 on page 11.

The question being put on the amendment, it was negated.

Stan Keyes moved, — That Clause 14 be amended by replacing lines 39 to 42 on page 11 with the following:

“the Canada Business Corporations Act;

(e) an individual who is a director, officer or employee of a user that has a material contract with the port authority, or an individual user who has such a contract;

(f) an individual who is under eighteen years of age;

(g) an individual who has been declared mentally incompetent by a court in Canada or elsewhere; or

(h) an undischarged bankrupt.”

(2) Les »

b) par adjonction, après la ligne 12, page 11, de ce qui suit:

«(2.1) La personne qui a déjà été administrateur ne peut l'être de nouveau que si douze mois se sont écoulés depuis l'expiration de son mandat d'administrateur ou de son renouvellement.»

c) par substitution, à la ligne 13, page 11, de ce qui suit:

«(3) Les»

d) par substitution, à la ligne 16, page 11, de ce qui suit:

«(4) Le conseil d'administration fixe la»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 12 soit modifié par adjonction après la ligne 18, page 11, de ce qui suit:

«(5) Sous réserve des lettres patentes ou des règlements administratifs, la majorité du nombre d'administrateurs prévu par les lettres patentes constitue le quorum; lorsque celui-ci est atteint, les administrateurs peuvent exercer leurs pouvoirs, nonobstant toute vacance en leur sein.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 12 soit modifié par adjonction, après la ligne 18, page 11, de ce qui suit:

«(5) Dans l'éventualité où le président d'une administration portuaire est absent ou frappé d'incapacité ou que son poste est vacant, le vice-président de l'administration portuaire peut exercer toutes les fonctions et tous les pouvoirs du président durant son absence, son incapacité d'exercer ses fonctions ou tant que le poste est vacant.

(6) Dans le cas où le vice-président d'une administration portuaire est autorisé, en vertu du paragraphe précédent, à occuper le poste de président, mais qu'il est lui-même absent ou frappé d'incapacité, ou que son poste est vacant, le conseil de l'administration portuaire doit procéder, dès que possible, à l'élection d'un président.»

L'amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

L'article 12 ainsi modifié est adopté.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Paul Crête propose, — Que l'article 14 soit modifié par suppression des lignes 30 à 32, page 11.

L'amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 14 soit modifié par substitution, aux lignes 45 à 47, page 11, de ce qui suit:

«e) les administrateurs, dirigeants et employés d'un utilisateur qui a un contrat important avec l'administration portuaire ainsi que toute autre personne qui, à titre d'utilisateur individuel a un tel contrat;

f) les personnes âgées de moins de dix-huit ans:

g) les personnes atteintes d'une déficience mentale qui ont été reconnues comme telles par un tribunal même étranger;

h) les faillis non libérés.»

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 14, as amended, carried.

On Clause 15

Stan Keyes moved, — That Clause 15 be amended by replacing lines 1 to 4 on page 12 with the following:

“15. The board of directors shall elect a chairperson from among their number for a term not exceeding two years, the term being renewable.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 15, as amended, carried.

On Clause 16

Paul Crête moved, — That Clause 16 be amended by replacing line 13 on page 12 with the following:

“after the date of the continuance.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 16, as amended, carried.

Clause 17 carried.

On Clause 18

Stan Keyes moved, — That Clause 18 be amended by replacing lines 28 and 29 on page 12 with the following:

“18. The board of directors is responsible for the management of the activities of a port authority.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 18 be amended by

(a) replacing line 28 on page 12 with the following:

“18. (1) The directors shall manage the business” and

(b) adding the following after line 29 on page 12:

“(2) The board of directors may

(a) establish an executive committee and any other committee as it sees fit;

(b) determine the composition of any committee it establishes, define the mandate of its members and the duties of the committee; and

(c) delegate any duty or power of the board to an executive committee established under paragraph (a).”

The question being put on the amendment, it was negated.

Clause 18, as amended, carried.

On Clause 19

Stan Keyes moved, — That Clause 19 be amended by

(a) replacing line 30 on page 12 with the following:

“19. (1) The board of directors of a port authority shall”

(b) replacing line 34 on page 12 with the following:

“(2) The chief executive officer is not a member of the board of directors.

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 14 ainsi modifié est adopté.

Article 15

Stan Keyes propose, — Que l'article 15 soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 4, page 12, de ce qui suit:

«15. Le conseil d'administration élit, parmi les administrateurs, le président du conseil d'une administration portuaire pour un mandat maximal renouvelable de deux ans.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 15 ainsi modifié est adopté.

Article 16

Paul Crête propose, — Que l'article 16 soit modifié par substitution, à la ligne 14, page 12, de ce qui suit:

«jours suivant la date de la prorogation.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 16 ainsi modifié est adopté.

L'article 17 est adopté.

Article 18

Stan Keyes propose, — Que l'article 18 soit modifié par substitution, aux lignes 29 à 31, page 12, de ce qui suit:

«18. Le conseil d'administration d'une administration portuaire est chargé de la gestion des activités de celle-ci.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 18 soit modifié

a) par substitution, à la ligne 29, page 12, de ce qui suit:

«18. (1) Les administrateurs gèrent les affaires»

b) par adjonction, après la ligne 31, page 12, de ce qui suit:

«(2) Le conseil d'administration peut:

a) constituer un comité exécutif et tout autre comité que le conseil juge utile;

b) déterminer la composition de tout comité constitué par le conseil, définir le mandat de ses membres et les fonctions du comité; et

c) déléguer à tout comité exécutif constitué en vertu de l'alinéa a) toute fonction ou tout pouvoir du conseil.»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 18 ainsi modifié est adopté.

Article 19

Stan Keyes propose, — Que l'article 19 soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 37, page 12, de ce qui suit:

«19. (1) Le conseil d'administration est tenu de nommer le premier dirigeant et peut nommer les autres dirigeants, selon qu'il l'estime indiqué.

(2) Le premier dirigeant ne fait pas partie du conseil d'administration.

(3) A port authority may appoint the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 19, as amended, carried.

On New Clause 19.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 36 on page 12 the following:

“19.1 (1) Every director and officer of a port authority shall, in exercising powers and discharging duties,

(a) act honestly and in good faith with a view to the best interests of the port authority; and

(b) exercise the care, diligence and skill that a reasonably prudent person would exercise in comparable circumstances.

(2) Every director and officer of a port authority shall comply with this Part, the regulations made under subsection 23(2) and the letters patent and by-laws of the port authority.

(3) No provision in a contract or resolution relieves a director or officer from the duty to act in accordance with this Part, the regulations made under subsection 23(2), the letters patent or the by-laws or relieves them from liability for a breach of any of them.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 19.1 carried.

On Clause 20

Stan Keyes moved, — That Clause 20 be amended by replacing line 1 on page 13 with the following:

“20. Notwithstanding section 3 of the Crown Liability and Proceedings Act and subsection 5.1(1), an obligation or liability arising by”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 20, as amended, carried.

On New Clause 20.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 5 on page 13 the following:

“20.1 The Financial Administration Act, other than subsection 9(3) and sections 155, 155.1 and 156, does not apply to a port authority.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 20.1 carried.

On Clause 21

Stan Keyes moved, — That Clause 21 be amended by replacing lines 6 and 7 on page 13 with the following:

“21. Notwithstanding subsection 5.1(1) and any authority given under any other Act, other than the Emergencies Act, any other Act in respect to emergencies and any Act of general application providing for grants, no payment to a port”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

(3) L'administration portuaire peut nommer le personnel qu'elle estime nécessaire au fonc—»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 19 ainsi modifié est adopté.

Nouvel article 19.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 38, page 12, de ce qui suit:

«19.1 (1) Les administrateurs et les dirigeants d'une administration portuaire doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, agir:

a) avec intégrité et de bonne foi au mieux des intérêts de l'administration portuaire;

b) avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve, en pareilles circonstances, une personne prudente.

(2) Les administrateurs et les dirigeants d'une administration portuaire doivent observer la présente partie, les règlements d'application du paragraphe 23(2), les lettres patentes et les règlements administratifs de l'administration portuaire.

(3) Aucune disposition d'un contrat ou d'une résolution ne peut libérer les administrateurs ou les dirigeants de l'obligation d'agir conformément à la présente partie, aux règlements d'application du paragraphe 23(2), aux lettres patentes et aux règlements administratifs ni des responsabilités découlant de cette obligation.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 19.1 est adopté.

Article 20

Stan Keyes propose, — Que l'article 20 soit modifié par substitution, à la ligne 1, page 13, de ce qui suit:

«20. Par dérogation à l'article 3 de la Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif et au paragraphe 5.1(1), les obligations ou la responsabilité»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 20 ainsi modifié est adopté.

Nouvel article 20.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 5, page 13, de ce qui suit:

«20.1 La Loi sur la gestion des finances publiques, à l'exception du paragraphe 9(3) et des articles 155, 155.1 et 156, ne s'applique pas aux administrations portuaires.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 20.1 est adopté.

Article 21

Stan Keyes propose, — Que l'article 21 soit modifié par substitution, aux lignes 6 et 7, page 13, de ce qui suit:

«21. Par dérogation au paragraphe 5.1(1) et à toute autre autorisation prévue par un texte de loi, exception faite de la Loi sur les mesures d'urgence, de toute autre loi en matière de situations d'urgence ou d'une loi d'application générale permettant le versement de subventions, il ne peut être»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Clause 21, as amended, carried.

On Clause 22

Stan Keyes moved, — That Clause 22 be amended by replacing line 11 on page 13 with the following:

“22. Notwithstanding subsection 5.1(1), no guarantee may be given under the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 22, as amended, carried on division.

Clause 23 carried on division.

On Clause 25

Stan Keyes moved, — That Clause 25 be amended by replacing lines 4 to 7 on page 15 with the following:

“(2) A railway referred to in paragraph (1)(a) is subject to the Railway Safety Act but is not subject to Part III of the Canada Transportation Act.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 25, as amended, carried.

Clause 26 carried.

Resuming debate on Clause 27 as amended.

Stan Keyes moved, — That Clause 27 be amended by replacing lines 21 to 25 on page 15 with the following:

“(3) A port authority may not mortgage, hypothecate, pledge or otherwise create a security interest in the federal real property it manages in any way other than to pledge the revenues of that property, but it may create such a security interest in fixtures on federal real property to the extent authorized in the letters patent.”

The question being put on the amendment, it was carried on division.

Clause 27, as amended, carried.

On Clause 28

Stan Keyes moved, — That Clause 28 be amended by replacing lines 33 to 38 on page 15 with the following:

“immediately require in

(a) debentures, bonds, bankers' acceptances or other debt obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province or municipality in Canada or any member of the Canadian Payments Association; or

(b) investments of a category prescribed by regulation by the Governor in Council for the purposes of this section.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 28, as amended, carried on division.

On New Clause 28.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding before line 1 on page 16 the following:

“28.1 The directors of a port authority shall call an annual meeting not later than eighteen months after the port authority comes into existence and subsequently not later than fifteen months after holding the last preceding annual meeting.”

L'article 21 ainsi modifié est adopté.

Article 22

Stan Keyes propose, — Que l'article 22 soit modifié par substitution, à la ligne 12, page 13, de ce qui suit:

«22. Par dérogation au paragraphe 5.1(1), il ne peut être accordé de garantie»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 22 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 23 est adopté avec dissidence.

Article 25

Stan Keyes propose, — Que l'article 25 soit modifié par substitution, aux lignes 6 à 9, page 15, de ce qui suit:

«(2) La Loi sur la sécurité ferroviaire s'applique au chemin de fer visé à l'alinéa (1)a); toutefois, la partie III de la Loi sur les transports au Canada ne lui est pas applicable.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 25 ainsi modifié est adopté.

L'article 26 est adopté.

Résumé des délibérations sur l'article 27 tel que modifié.

Stan Keyes propose, — Que l'article 27 soit modifié par substitution, aux lignes 26 à 30, page 15, de ce qui suit:

«(3) L'administration portuaire ne peut grever les immeubles fédéraux qu'elle gère ou détient d'une sûreté, notamment d'une hypothèque, sauf pour donner en gage une somme égale au revenu qu'elle en retire; elle peut toutefois grever d'une sûreté les accessoires fixés à demeure sur des immeubles fédéraux si ses lettres patentes le permettent.»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 27 ainsi modifié est adopté.

Article 28

Stan Keyes propose, — Que l'article 28 soit modifié par substitution, aux lignes 37 à 43, page 15, de ce qui suit:

«pas un besoin immédiat dans:

a) soit des titres de créance — notamment obligations, acceptations de banque et bons — émis ou garantis par le gouvernement du Canada ou celui d'une province, une municipalité canadienne ou un membre de l'Association canadienne des paiements;

b) soit des valeurs mobilières qui font partie d'une catégorie de valeurs mobilières que le gouverneur en conseil désigne par règlement pour l'application du présent article.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 28 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Nouvel article 28.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, avant la ligne 1, page 16, de ce qui suit:

«28.1 Les administrateurs d'une administration portuaire doivent convoquer la réunion annuelle au plus tard dans les dix-huit mois suivant la création de l'administration portuaire et, par la suite, dans les quinze mois suivant la réunion annuelle précédente.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 28.1 carried on division.

Clause 29 carried.

On New Clause 29.1

Stan Keyes moved — That Bill C-44 be amended by adding after line 24 on page 16 the following:

“29.1 The board of directors of a port authority shall present at every annual meeting

(a) comparative financial statements that relate separately to

(i) the period that ended not more than six months before the annual meeting and that began on the date the port authority came into existence or, if the port authority has completed a fiscal year, immediately after the end of the last completed fiscal year, and

(ii) the immediately preceding fiscal year;

(b) the report of the auditor of the port authority; and

(c) any further information respecting the financial position of the port authority and its wholly-owned subsidiaries and the results of operations required by the Act, any regulations made under the Act, the letters patent or the by-laws.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 29.1 carried on division.

On Clause 30

Stan Keyes moved, — That Clause 30 be amended by replacing line 29 on page 16 with the following:

“audited annual financial statements and those of its wholly-owned subsidiaries for the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 30 be amended by replacing, in the English version, line 37 on page 16 with the following:

“(c) a statement of income and expenses; and”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 30 be amended by replacing lines 1 to 11 on page 17 with the following:

“(3) The annual financial statements shall set out the total remuneration paid to each of the following persons in that year by the port authority or its wholly-owned subsidiary, including any fee, allowance or other benefit:

(a) the directors;

(b) the chief executive officer; and

(c) the officers and employees whose remuneration exceeds a prescribed threshold.

(4) The Governor in Council may make regulations

(a) respecting the preparation, form and content of the documents referred to in paragraphs (2)(a) to (d) and the information referred to in subsection (3); and

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 28.1 est adopté avec dissidence.

L'article 29 est adopté.

Nouvel article 29.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 25, page 16, de ce qui suit:

«29.1 Le conseil d'administration de l'administration portuaire doit présenter à la réunion annuelle:

a) les états financiers comparatifs couvrant séparément:

(i) la période se terminant six mois au plus avant la réunion et ayant commencé à la date soit de création de l'administration portuaire, soit, si elle a déjà fonctionné durant un exercice complet, de la fin de cet exercice.

(ii) l'exercice précédent;

b) le rapport du vérificateur de l'administration portuaire;

c) tous renseignements sur la situation financière de l'administration portuaire et de ses filiales à cent pour cent, et le résultat de leurs opérations qu'exigent la présente loi, ses règlements d'application, les lettres patentes ou les règlements administratifs.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 29.1 est adopté avec dissidence.

Article 30

Stan Keyes propose, — Que l'article 30 soit modifié par substitution, à la ligne 29, page 16, de ce qui suit:

«annuelle leurs états financiers vérifiés ainsi que ceux de leurs filiales à cent pour cent pour»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 30 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 37, page 16, de ce qui suit:

«(c) a statement of income and expenses; and»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 30 soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 11, page 17, de ce qui suit:

«(3) Est mentionnée dans les états financiers annuels la rémunération totale de chacune des personnes suivantes, de même que les traitements, honoraires, indemnités ou tout autre avantage que l'administration portuaire ou l'une de ses filiales à cent pour cent leur verse:

a) les administrateurs;

b) le premier dirigeant;

c) les dirigeants et employés dont la rémunération est supérieure au plancher réglementaire.

Règlement

(4) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) régir le mode d'établissement, le contenu et la forme des éléments mentionnés aux alinéas (2)a) à d) et au paragraphe (3);

(b) prescribing the remuneration threshold for the purposes of paragraph (3)(c) and the method of determining that threshold.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 30 be amended by replacing line 7 on page 17 with the following:

“(4) The Governor in Council may, after consultation with the port authority, make”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 30, as amended, carried on division.

On Clause 31

Stan Keyes moved, — That Clause 31 be amended by replacing line 13 on page 17 with the following:

“financial statements in accordance with generally accepted accounting principles and, as soon as is practi—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 31, as amended, carried.

On Clause 32

Stan Keyes moved, — That Clause 32 be amended by replacing line 18 on page 17 with the following:

“32. (1) A port authority shall ensure that, in respect of itself and its wholly-owned subsidiaries,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 32, as amended, carried.

On Clause 33

Stan Keyes moved, — That Clause 33 be amended by replacing lines 14 to 17 on page 18 with the following:

“(4) Where the examiner and the audit committee or board of directors disagree about the plan, the Minister may make a final determination with respect to it.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 33, as amended, carried.

On Clause 34

Stan Keyes moved, — That Clause 34 be amended by

(a) replacing line 22 on page 18 with the following:

“of the special examination, submit a report and a summary report of”

(b) replacing lines 35 and 36 on page 18 with the following:

“practicable after it receives the summary report, have notice of the summary report published in a major”

(c) replacing line 39 on page 18 with the following:

“(4) A port authority shall make the summary report”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 34, as amended, carried.

On Clause 35

Stan Keyes moved, — That Clause 35 be amended by replacing, in the English version, line 8 on page 19 with the following:

b) fixer le plancher réglementaire mentionné à l’alinéa 3c) et la façon de le déterminer.»

L’amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l’article 30 soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 17, de ce qui suit:

«(4) Le gouverneur en conseil peut, après consultation de l’administration portuaire,»

L’amendement mis aux voix est rejeté.

L’article 30 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 31

Stan Keyes propose, — Que l’article 31 soit modifié par substitution, à la ligne 13, page 17, de ce qui suit:

«sent chaque trimestre, selon les principes comptables généralement reconnus, des états financiers»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 31 ainsi modifié est adopté.

Article 32

Stan Keyes propose, — Que l’article 32 soit modifié par substitution, à la ligne 19, page 17, de ce qui suit:

«lent, tant en ce qui les concerne qu’en ce qui concerne leurs filiales à cent pour cent:»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 32 ainsi modifié est adopté.

Article 33

Stan Keyes propose, — Que l’article 33 soit modifié par substitution, à la ligne 16, page 18, de ce qui suit:

«nistration sur le plan d’action sont tranchés de façon définitive par»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 33 ainsi modifié est adopté.

Article 34

Stan Keyes propose, — Que l’article 34 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 23 et 24, page 18, de ce qui suit:

«remet au ministre et au conseil d’administration un rapport sur ses conclusions ainsi qu’un résumé du rapport.»

b) par substitution, à la ligne 37, page 18, de ce qui suit:

«la réception du résumé du rapport,»

c) par substitution, à la ligne 43, page 18, de ce qui suit:

«social le résumé du rapport d’examen spécial pour»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 34 ainsi modifié est adopté.

Article 35

Stan Keyes propose, — Que l’article 35 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 8, page 19, de ce qui suit:

“the board of directors appoint another auditor to do it”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 35, as amended, carried.

On Clause 36

Paul Crête moved, — That Clause 36 be amended by replacing lines 13 to 15 on page 19 with the following:

“tion of the federal real property of a port that is operated by the port authority, other than federal”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Stan Keyes moved, — That Clause 36 be amended by replacing lines 19 and 20 on page 19 with the following:

“(2) The Minister may, in the letters patent,”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Paul Crête moved, — That Clause 36 be amended by replacing lines 19 and 20 on page 19 with the following:

“(2) The Minister may, by order,”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Stan Keyes moved, — That Clause 36 be amended by replacing lines 29 to 31 on page 19 with the following:

“does not apply to that property.

(3.1) The Surplus Crown Assets Act does not apply to a port authority.”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 36, as amended, carried.

On Clause 37

Stan Keyes moved, — That Clause 37 be amended by replacing lines 3 and 4 on page 20 with the following:

“(b) may retain and use the”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Paul Crête moved, — That Clause 37 be amended by replacing line 21 on page 20 with the following:

“pies for the purpose of operating the port or for another purpose”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 37, as amended, carried.

On Clause 38

Paul Crête moved, — That Clause 38 be amended by replacing lines 30 and 31 on page 20 with the following:

“38. (1) A port authority may dispose of the real property it manages under subsection 24(2), pay allowances in respect of roads and”

The question being put on the amendment, it was negatived.

«the board of directors appoint another auditor to do it»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 35 ainsi modifié est adopté.

Article 36

Paul Crête propose, — Que l'article 36 soit modifié par substitution, à la ligne 15, page 19, de ce qui suit:

«ploite, à»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 36 soit modifié par substitution, aux lignes 19 et 20, page 19, de ce qui suit:

«(2) Le ministre peut, par lettres patentes, confier la»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que l'article 36 soit modifié par substitution, aux lignes 19 et 20, page 19, de ce qui suit:

«(2) Le ministre peut, par arrêté, confier la»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 36 soit modifié par substitution, aux lignes 29 à 32, page 19, de ce qui suit:

«s'applique plus à cet immeuble.

(3.1) La Loi sur les biens de surplus de la Couronne ne s'applique pas à l'administration portuaire.»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 36 ainsi modifié est adopté.

Article 37

Stan Keyes propose, — Que l'article 37 soit modifié par substitution, aux lignes 3 et 4, page 20, de ce qui suit:

«b) peut conserver et»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que l'article 37 soit modifié par substitution, à la ligne 22, page 20, de ce qui suit:

«leur égard pour des activités liées ou non au port et unique—»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 37 ainsi modifié est adopté.

Article 38

Paul Crête propose, — Que l'article 38 soit modifié par substitution, aux lignes 31 à 34, page 20, de ce qui suit:

«38.1 (1) Une administration portuaire peut disposer des immeubles qu'elle gère conformément au paragraphe 24(1); elle peut aussi verser des allocations relatives aux routes et consentir à l'égard des immeubles des emprises routières ou des»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

Stan Keyes moved, — That Clause 38 be amended by replacing line 32 on page 20 with the following:

“may dispose of any fixtures on federal real property to the extent authorized in the letters patent and may grant road allowances or easements,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 38 be amended by deleting lines 35 to 42 on page 20.

The question being put on the amendment, it was negated.

Clause 38, as amended, carried.

Clause 39 carried.

Resuming debate on Clause 40 as amended.

Stan Keyes moved, — That Clause 40 be amended by deleting lines 31 to 33 on page 21.

The question being put on the amendment, was agreed to on division.

Clause 40, as amended, carried.

On Clause 41

Stan Keyes moved, — That Clause 41 be amended by replacing line 23 on page 23 with the following:

“warship, naval auxiliary ship or other ship under the command of the Canadian Forces, a ship of a”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 41, as amended, carried.

On Clause 42

Stan Keyes moved, — That Clause 42 be amended by

(a) replacing lines 35 to 38 on page 23 with the following:

“discriminate among users or classes of users of the port, give an undue or unreasonable preference to any user or class of user or subject any user or class of user to an undue or unreasonable disadvantage.”

(b) replacing, in the English version, line 42 on page 23 with the following:

“entiate among users or classes of users on the basis of the volume”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 42, as amended, carried.

Resuming debate on Clause 43 as amended.

Stan Keyes moved, — That Clause 43 be amended by replacing line 4 on page 24 with the following:

“fix a new fee or revise an existing fee for wharfage, berthage or harbour dues, it shall”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 43 be amended by adding after line 35 on page 24 the following:

“(4) The notice required by this section does not apply to any fees accepted in a confidential contract under section 44.”

Stan Keyes propose, — Que l'article 38 soit modifié par substitution, à la ligne 36, page 20, de ce qui suit:

«passage ou d'accès ou des services publics; elle peut également aliéner les accessoires fixés à demeure sur des immeubles fédéraux dans la mesure où ses lettres patentes l'y autorisent.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 38 soit modifié par suppression des lignes 37 à 46, page 20.

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 38 ainsi modifié est adopté.

L'article 39 est adopté.

Réponse des délibérations sur l'article 40 tel que modifié.

Stan Keyes propose, — Que l'article 40 soit modifié par suppression des lignes 32 à 35, page 21.

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 40 ainsi modifié est adopté.

Article 41

Stan Keyes propose, — Que l'article 41 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 23, de ce qui suit:

«ne, aux navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, aux navires de forces étrangères présentes»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 41 ainsi modifié est adopté.

Article 42

Stan Keyes propose, — Que l'article 42 soit modifié par substitution, aux lignes 37 à 40, page 23, de ce qui suit:

«utilisateurs ou catégories d'utilisateurs, ou l'octroi d'un avantage injustifié ou déraisonnable, ou l'imposition d'un désavantage injustifié ou déraisonnable, à un utilisateur ou à une catégorie d'utilisateurs.»

Par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 42, page 23, de ce qui suit:

«entiate among users or classes of users on the basis of the volume»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 42 ainsi modifié est adopté.

Réponse des délibérations sur l'article 43 tel que modifié

Stan Keyes propose, — Que l'article 43 soit modifié par substitution, à la ligne 5, page 24, de ce qui suit:

«des droits d'amarrage, des droits d'accostage ou des droits de port qu'elle se propose de fixer ou de»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 43 soit modifié par adjonction, après la ligne 28, page 24, de ce qui suit:

«(4) L'obligation de préavis mentionnée au présent article ne s'applique pas aux droits prévus par un contrat conclu en vertu de l'article 44.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 43, as amended, carried.

On New Clause 43.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding before line 36 on page 24 the following:

“43.1 (1) Any interested person may at any time file a complaint with the Agency that there is unjust discrimination in a fee fixed under subsection 41(1), and the Agency shall consider the complaint without delay and report its findings to the port authority, and the port authority shall govern itself accordingly.

(2) Section 40 of the Canada Transportation Act applies, with such modifications as the circumstances require, to every report of the Agency made under subsection (1) as if the report were a decision made pursuant to that Act.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 43.1 carried.

Clause 44 carried.

On Clause 45

Stan Keyes moved, — That Clause 45 be amended by replacing line 2 on page 25 with the following:

“port authority as a federal institution”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 45, as amended, carried.

On Clause 46

Stan Keyes moved, — That Clause 46 be amended by adding after line 23 on page 25 the following:

“(4) The Governor in Council may revoke a certificate of intent to dissolve at any time before the issuance of a certificate of dissolution by the issuance of a certificate of revocation of intent to dissolve.

(5) The revocation is effective on the date set out in the certificate of revocation and the port authority may then continue to carry on its activities.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 46, as amended, carried on division.

On Clause 47

Stan Keyes moved, — That Clause 47 be amended by

(a) replacing lines 30 to 37 on page 25 and lines 1 to 3 on page 26 with the following:

“(a) monitor ships about to enter or within the waters of the port;

(b) establish the practices and procedures to be followed by ships;

(c) require ships to have the capacity to use specified radio frequencies; and

(d) establish traffic control zones for the purposes of paragraphs (a) to (c).”

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 43 ainsi modifié est adopté.

Nouvel article 43.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, avant la ligne 29, page 24, de ce qui suit:

«43.1 (1) Tout intéressé peut déposer auprès de l'Office une plainte portant qu'un droit fixé aux termes du paragraphe 41(1) comporte une distinction injustifiée; l'Office examine la plainte sans délai et communique ses conclusions à l'administration portuaire qui est liée par celles-ci.

(2) L'article 40 de la Loi sur les transports au Canada s'applique, avec les adaptations nécessaires, aux conclusions de l'Office, comme s'il s'agissait d'une décision rendue en application de cette loi.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 43.1 est adopté.

L'article 44 est adopté.

Article 45

Stan Keyes propose, — Que l'article 45 soit modifié par substitution, aux lignes 2 et 3, page 25, de ce qui suit:

«s'applique à l'administration portuaire à titre d'institution fédérale au sens»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 45 ainsi modifié est adopté.

Article 46

Stan Keyes propose, — Que l'article 46 soit modifié par adjonction, après la ligne 27, page 25, de ce qui suit:

«(4) Le gouverneur en conseil peut révoquer un certificat d'intention de dissolution, entre sa délivrance et celle du certificat de dissolution, par délivrance d'un certificat de renonciation à dissolution.

(5) Le certificat de renonciation à dissolution prend effet à la date qui y figure et l'administration portuaire peut dès lors continuer à exercer ses activités.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 46 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 47

Stan Keyes propose, — Que l'article 47 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 35 à 43, page 25, et aux lignes 1 à 5, page 26, de ce qui suit:

«a) contrôler la circulation des navires qui se trouvent dans les eaux du port ou s'approprient à y entrer;

b) normaliser les pratiques et procédures que doivent suivre les navires;

c) rendre obligatoire à bord des navires la présence de l'équipement permettant l'utilisation de certaines fréquences radio déterminées;

d) créer des zones de contrôle de la circulation portuaire pour l'application des alinéas a) à c).»

(b) replacing lines 8 and 9 on page 26 with the following:

“ships or classes of ships about to enter the port or within the port;”

(c) adding after line 13 on page 26 the following:

“(3) Subject to any regulations made under section 52, practices and procedures established by a port authority under subsection (1) shall not be inconsistent with national standards and practices for marine vessel traffic services, in particular those established under the Canada Shipping Act.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 47, as amended, carried on division.

On Clause 48

Stan Keyes moved, — That Clause 48 be amended by

(a) replacing lines 14 to 20 on page 26 with the following:

“48. (1) A port authority shall take reasonable steps to bring notice of each practice and procedure proposed under paragraph 47(1)(b) to the attention of persons likely to be affected by it at least 30 days before the proposed effective date of the measure, and a reasonable opportunity within those thirty days shall be given to ship”

(b) replacing line 30 on page 26 with the following:

“within those thirty days.”

(c) replacing lines 35 to 40 on page 26 with the following:

“(4) The port authority shall take reasonable steps to bring notice of each measure that it adopts, together with notice of the place at which a copy of the measure may be obtained, to the attention of persons likely to be affected by it.”

(d) replacing lines 41 and 42 on page 26 and lines 1 to 6 on page 27 with the following:

“(5) Subsection (1) does not apply to a measure

(a) notice of which has been given pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) that makes no substantive change to an existing measure.”

(e) replacing lines 8 to 10 on page 27 with the following:

“port authority is satisfied that an urgent situation exists, but the port authority shall take reasonable steps to bring notice of the measure to the attention of any person likely to be affected by it as soon as possible after”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 48, as amended, carried on division.

On Clause 49

Stan Keyes moved, — That Clause 49 be amended by

(a) replacing lines 15 to 17 on page 27 with the following:

“a person or a member of a class of persons to exercise the following powers with respect to ships about to enter or within the port or an area of the port:”

b) par substitution, à la ligne 9, page 26, de ce qui suit:

«a) exiger que les navires, individuellement ou au titre de leur appartenance à une catégorie, qui s'apprentent à»

c) par adjonction, après la ligne 18, page 26, de ce qui suit:

«(3) Sous réserve des règlements d'application de l'article 52, les pratiques et procédures normalisées par une administration portuaire au titre du paragraphe (1) ne peuvent être incompatibles avec les normes et pratiques nationales relatives au services de trafic maritime, notamment celles établies en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 47 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 48

Stan Keyes propose, — Que l'article 48 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 19 à 22, page 26, de ce qui suit:

«48.(1) L'administration portuaire est tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis des pratiques et procédures qu'elle se propose de normaliser en vertu de l'alinéa 47(1)b) à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement, au moins trente jours»

b) par substitution, à la ligne 35, page 26, de ce qui suit:

«délai de trente jours.»

c) par substitution, aux lignes 39 à 42, page 26, de ce qui suit:

«(4) L'administration portuaire est tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis des pratiques et procédures qu'elle a normalisées à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement; l'avis donne le lieu où il est possible»

d) par substitution, à la ligne 1, page 27, de ce qui suit:

«a) ont déjà fait l'objet d'un préavis en vertu de ce»

e) par substitution, aux lignes 9 à 11, page 27, de ce qui suit:

«d'avis que l'urgence de la situation l'exige; elle est toutefois tenue de prendre des mesures raisonnables pour porter un avis de ces mesures à la connaissance des personnes qu'elles affecteront vraisemblablement, dans les meilleurs délais après leur prise»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 48 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Article 49

Stan Keyes propose, — Que l'article 49 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 16 à 18, page 27, de ce qui suit:

«peut désigner des personnes, nommément ou au titre de leur appartenance à une catégorie, pour exercer les fonctions suivantes à l'égard des navires qui se trouvent dans le port ou un secteur de celui-ci»

(b) replacing lines 19 and 20 on page 27 with the following:

“leave or proceed within the port or any area of the port.”

(c) replacing lines 31 to 35 on page 27 with the following:

“(i) to leave a dock, berth or other port facility,

(ii) to leave or refrain from entering any area, or

(iii) to proceed to or remain at a specified location.”

(d) replacing, in the English version, line 25 on page 28 with the following:

“Act;”

(e) replacing line 28 on page 28 with the following:

“ion, the public or the environment; or

(h) the efficiency of port operations could be compromised.”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Stan Keyes moved, — That Clause 49 be amended by deleting lines 38 to 42 on page 28 and lines 1 to 12 on page 29.

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 49, as amended, carried on division.

Clause 50 carried.

On Clause 51

Stan Keyes moved, — That Clause 51 be amended by replacing line 10 on page 30 with the following:

“ships, naval auxiliary ships and other ships under the command of the Canadian Forces, ships of a”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 51, as amended, carried on division.

On New Clause 51.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 15 on page 30 the following:

“Order and Safety

51.1 Subject to any regulations made under section 52, a port authority shall take appropriate measures for the maintenance of order and the safety of persons and property in the port.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 51.1 carried.

On Clause 52

Stan Keyes moved, — That Clause 52 be amended by replacing line 26 on page 30 with the following:

“hibition of uses, works and operations;

b) par substitution, à la ligne 22, page 27, de ce qui suit:

«port ou l'un de ses secteurs, d'en sortir ou de»

c) par substitution, à la ligne 36, page 27, de ce qui suit:

«(i) soit quitter le quai, le poste ou l'installation portuaire où il se»

d) par substitution, à la ligne 39, page 27, de ce qui suit:

«dans lequel il se trouve ou ne»

e) par substitution, aux lignes 42 et 43, page 27, de ce qui suit:

«l'agent désigne ou y rester.»

f) par substitution, à la ligne 28, page 28, de ce qui suit: «navigation, le public ou l'environnement;

h) l'efficacité des opérations portuaires peut être compromise.»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

Stan Keyes propose, — Que l'article 49 soit modifié par suppression des lignes 42 à 46, page 28, et des lignes 1 à 11, page 29.

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 49 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 50 est adopté.

Article 51

Stan Keyes propose, — Que l'article 51 soit modifié par substitution, à la ligne 12, page 30, de ce qui suit:

«auxiliaires de la marine, les navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, les navires de forces»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 51 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Nouvel article 51.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 17, page 30, de ce qui suit:

«Maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens

51.1 Sous réserve des règlements d'application de l'article 52, les administrations portuaires sont tenues de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans le port.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 51.1 est adopté.

Article 52

Stan Keyes propose, — Que l'article 52 soit modifié par substitution, à la ligne 30, page 30, de ce qui suit:

«tion —des usages du port et des ouvrages et activités dans celui-ci;

(b.1) the removal, destruction or disposal of any work that interferes with navigation and provision for the recovery of the costs incurred;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 52, as amended, carried.

Clauses 53 to 55 inclusive carried.

On Clause 56

Stan Keyes moved, — That Clause 56 be amended by replacing line 16 on page 33 with the following:

“warship, naval auxiliary ship or other ship under the command of the Canadian Forces, a ship of a”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 56, as amended, carried on division.

Clause 57 carried on division.

On Clause 58

Stan Keyes moved, — That Clause 58 be amended by deleting lines 33 to 36 on page 33.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 58, in the French version, be amended on line 35 on page 33, by striking out the words “qu’il estime”.

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 58, as amended, carried on division.

Clauses 59 and 60 carried.

On Clause 61

Gerry Byrne moved, — That Clause 61 be amended by

(a) replacing lines 15 to 17 on page 35 with the following:

“(5) The disposal or transfer of federal real property may be effected under the authority of this section or the Federal Real Property Act.”

(b) replacing line 28 on page 35 with the following:

“during that fiscal year and on the continuing management of public ports and public port facilities during that year. The Minister”

(c) adding, after line 33 on page 35, the following:

“(8) Subject to any regulations made under section 63, the Minister continues to have the management of public ports and public port facilities that the Minister has not disposed of or transferred.”

Paul Crête moved, — That the amendment be further amended by replacing in the French version the words “ni aliénés ni transférés” by the words “pas transférés”.

The question being put on the amendment to the amendment, it was negatived.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 61, as amended, carried on division.

Clause 62 carried.

b.1) l'enlèvement, la destruction ou l'aliénation d'ouvrages qui gênent la navigation et le recouvrement des coûts afférents; »

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 52 ainsi modifié est adopté.

Les articles 53 à 55 inclusivement sont adoptés.

Article 56

Stan Keyes propose, — Que l'article 56 soit modifié substitution, à la ligne 18, page 33, de ce qui suit:

«ne, aux navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, aux navires de forces étrangères présentes»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 56 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 57 est adopté avec dissidence.

Article 58

Stan Keyes propose, — Que l'article 58 soit modifié par suppression des lignes 37 à 40, page 33.

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 58 soit modifié, dans la version française, à la ligne 35, page 33, par suppression des mots «qu'il estime.»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 58 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Les articles 59 et 60 sont adoptés.

Article 61

Gerry Byrne propose, — Que l'article 61 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 14 à 16, page 35, de ce qui suit:

«(5) Les aliénations et les transferts peuvent être effectués sous le régime du présent article ou en conformité avec la Loi sur les immeubles fédéraux.»

b) par substitution, aux lignes 26 et 27, page 35, de ce qui suit:

«d'aliénation et de transfert prises au cours de l'exercice ainsi que sur la gestion des ports publics et des installations portuaires publiques et le fait»

c) par adjonction, après la ligne 31, page 35, de ce qui suit:

(8) Le ministre conserve, sous réserve des règlements d'application de l'article 63, la gestion des ports et des installations portuaires publiques qu'il n'a ni aliénés ni transférés.»

Paul Crête propose, — Que l'amendement soit modifié par substitution, dans la version française, des mots «pas transférés» aux mots «ni aliénés ni transférés».

Le sous-amendement mis aux voix est rejeté.

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 61 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 62 est adopté.

On Clause 63

Stan Keyes moved, — That Clause 63 be amended by

(a) replacing line 9 on page 36 with the following:

“(b) the regulation and prohibition of uses, works”

(b) adding after line 12 on page 36 the following:

“(b.I) the removal, destruction or disposal of any work that interferes with navigation and provision for the recovery of the costs incurred;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
Clause 63, as amended, carried on division.

Clause 64 carried on division.

On Clause 65

Stan Keyes moved, — That Clause 65 be amended by replacing line 11 on page 37 with the following:

“subsection 63(1), a person or a member of a class of persons designated by the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
Clause 65, as amended, carried.

Clause 66 carried.

On Clause 67

Stan Keyes moved, — That Clause 67 be amended by adding after line 24 on page 37 the following:

“(b.I) protect the rights and interests of communities adjacent to the Seaway;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
Clause 67, as amended, carried.

Clause 68 carried.

On Clause 69

Stan Keyes moved, — That Clause 69 be amended by

(a) replacing lines 4 to 8 on page 39 with the following:

“property or undertakings to the Minister, any other member of the Queen’s Privy Council for Canada, any other person or any body established under an international agreement, and the Authority shall immediately comply.”

(b) adding after line 8 on page 39 the following:

“(1.1) Where any property or undertaking is transferred to the Minister under subsection (1), the Minister may transfer it to any other member of the Queen’s Privy Council for Canada, any other person or any body established under an international agreement.

(1.2) The Federal Real Property Act does not apply to a transfer under subsection (1) or (1.1) unless it is a sale of land to a person or body other than the Minister or any other member of the Queen’s Privy Council for Canada.

(1.3) The Surplus Crown Assets Act does not apply to a transfer under subsection (1) or (1.1).”

Article 63

Stan Keyes propose, — Que l’article 63 soit modifié par substitution, aux lignes 11 à 13, page 36, de ce qui suit:

«tion — des usages de ces ports et des ouvrages et activités se déroulant dans le périmètre de ceux-ci ou à proximité de ces installations;

b.I) l’enlèvement, la destruction ou l’aliénation d’ouvrages qui gênent la navigation et le recouvrement des coûts afférents;»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 63 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L’article 64 est adopté avec dissidence.

Article 65

Stan Keyes propose, — Que l’article 65 soit modifié par substitution, à la ligne 14, page 37, de ce qui suit:

«ministre désigne — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — en vertu du présent article ou»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 65 ainsi modifié est adopté.

L’article 66 est adopté.

Article 67

Stan Keyes propose, — Que l’article 67 soit modifié par adjonction, après la ligne 28, page 37, de ce qui suit:

«b.I) protéger les droits et les intérêts des collectivités voisines de la voie maritime;»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 67 ainsi modifié est adopté.

L’article 68 est adopté.

Article 69

Stan Keyes propose, — Que l’article 69 soit modifié

a) par substitution, aux lignes 4 à 6, page 39, de ce qui suit:

«un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à toute autre personne ou à une entité constituée au titre d’une entente internationale la totalité ou une partie de ses biens ou entreprises; l’Administration est tenue de se conformer immédiatement à cet»

b) par adjonction, après la ligne 9, page 39, de ce qui suit:

«(1.1) En cas de transfert de biens ou d’entreprises au ministre, celui-ci peut les transférer à un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à toute autre personne ou à une entité constituée au titre d’une entente internationale.

(1.2) La Loi sur les immeubles fédéraux ne s’applique pas aux biens ou entreprises transférés au titre des paragraphes (1) ou (1.1), à moins qu’il ne s’agisse de la vente d’un terrain à une personne —autre qu’un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, dont le ministre —ou à une entité.

(1.3) La Loi sur les biens de surplus de la Couronne ne s’applique pas aux biens ou entreprises transférés au titre des paragraphes (1) ou (1.1).»

(c) replacing line 11 on page 39 with the following:

“property or undertakings referred to in subsection (1) or (1.1) and”

(d) replacing line 18 on page 39 with the following:

“other person or any body established under an international agreement.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 69 be amended by adding after line 36 on page 39 the following:

“(3.1) A transfer of land under paragraph (3)(a) does not affect a right or interest of any person or body of persons, including an Indian band within the meaning of the Indian Act, that existed in the land before the coming into force of this Part.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 69 be amended by adding before line 37 on page 39 the following:

“(3.2) The terms of an agreement with a not-for-profit corporation or other person shall include a clause providing for the termination of the agreement in the event of the establishment of a body under an international agreement in respect of the Seaway.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 69, as amended, carried.

Clauses 70 to 79 inclusive carried on division.

On Clause 80

Stan Keyes moved, — That Clause 80 be amended by

(a) replacing line 38 on page 44 with the following:

“proceedings with respect to the management of the property;”

(b) replacing line 41 on page 44 with the following:

“respect to the management of the property.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 80, as amended, carried.

Clause 81 carried.

On Clause 82

Stan Keyes moved, — That Clause 82 be amended by

(a) replacing lines 11 to 14 on page 46 with the following:

“unjustly discriminate among users or classes of users of the Seaway, give an undue or unreasonable preference to any user or class of user or subject any user or class of user to an undue or unreasonable disadvantage with”

(b) replacing, in the English version, line 19 on page 46 with the following:

“or classes of users on the basis of the volume or value of goods”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

c) par substitution, aux lignes 12 et 13, page 39, de ce qui suit:

«maritime ou des biens ou entreprises mentionnés aux paragraphes (1) ou (1.1); ces ententes peuvent être»

d) par substitution, à la ligne 19, page 39, de ce qui suit:

«autre personne ou une entité constituée au titre d'une entente internationale.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 69 soit modifié par adjonction, après la ligne 39, page 39, de ce qui suit:

«(3.1) Le transfert de terrain effectué au titre de l'alinéa (3)a) n'affecte pas les droits ou intérêts qu'une personne ou un groupe de personnes, notamment une bande indienne au sens de la Loi sur les Indiens, possède à l'égard de celui-ci à l'entrée en vigueur de la présente partie.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 69 soit modifié par adjonction, avant la ligne 40, page 39, de ce qui suit:

«(3.2) L'entente conclue avec une société sans but lucratif ou une autre personne doit comporter une disposition permettant d'y mettre fin si une entité est constituée au titre d'une entente internationale concernant la voie maritime.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 69 ainsi modifié est adopté.

Les articles 70 à 79 inclusivement sont adoptés avec dissidence.

Article 80

Stan Keyes propose, — Que l'article 80 soit modifié

a) par substitution, à la ligne 37, page 44, de ce qui suit:

«qui se rapportent à la gestion de ces biens et de répondre»

b) par substitution, à la ligne 40, page 44, de ce qui suit:

«rattachent à la gestion de ces biens.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 80 ainsi modifié est adopté.

L'article 81 est adopté.

Article 82

Stan Keyes propose, — Que l'article 82 soit modifié par substitution, aux lignes 13 à 16, page 46, de ce qui suit:

«utilisateurs ou catégories d'utilisateurs de la voie maritime, ou l'octroi d'un avantage injustifié ou déraisonnable, ou l'imposition d'un désavantage injustifié ou déraisonnable, à un utilisateur ou à une catégorie d'utilisateurs.»

Par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 19, page 46, de ce qui suit:

«or classes of users on the basis of the volume or value of goods»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Clause 82, as amended, carried.

Clauses 83 to 86 inclusive carried.

On Clause 87

Stan Keyes moved, — That Clause 87 be amended by replacing lines 2 and 3 on page 48 with the following:

“section 86, a person or a member of a class of persons designated by the Minister or, where an agreement under subsection 69(2) so provides, by the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 87, as amended, carried on division.

Clauses 88 to 93 carried.

On Clause 94

Stan Keyes moved, — That Clause 94 be amended by replacing line 27 on page 49 with the following:

“section 92, a person or a member of a class of persons designated by the Minis—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 94, as amended, carried on division.

Clause 95 carried.

On Clause 96

Stan Keyes moved, — That Clause 96 be amended by replacing line 6 on page 50 with the following:

“person or member of a class of persons as an enforcement officer for the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Crête moved, — That Clause 96 be amended by replacing line 6 on page 50 with the following:

“person with proven ability and knowledge of the Act as an enforcement officer for the”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 96, as amended, carried.

Clauses 97 and 98 carried on division.

On Clause 99

Stan Keyes moved, — That Clause 99 be amended by adding after line 40 on page 51 the following:

“(1.1) An enforcement officer may seize anything found in the course of a search that the officer believes on reasonable grounds is a thing referred to in paragraph (1)(b).”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 99, as amended, carried on division.

Clauses 100 to 107 inclusive carried.

On Clause 108

Stan Keyes moved, — That Clause 108 be amended by replacing line 29 on page 58 with the following:

“first to satisfy claims for wages of seamen under the Canada Shipping Act and then to satisfy the following claims in order of”

L'article 82 ainsi modifié est adopté.

Les articles 83 à 86 inclusivement sont adoptés.

Article 87

Stan Keyes propose, — Que l'article 87 soit modifié par substitution, aux lignes 2 et 3, page 48, de ce qui suit:

«tion de l'article 86, la personne qui est désignée — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — par le ministre ou, si l'entente visée au paragraphe 69(2) le prévoit, par la»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 87 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Les articles 88 à 93 sont adoptés.

Article 94

Stan Keyes propose, — Que l'article 94 soit modifié par substitution, à la ligne 28, page 49, de ce qui suit:

«désigne en vertu du présent article — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — peut»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 94 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 95 est adopté.

Article 96

Stan Keyes propose, — Que l'article 96 soit modifié par substitution, à la ligne 7, page 50, de ce qui suit:

«le ministre peut désigner — nommément ou au titre de son appartenance à une catégorie — toute personne à titre»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Paul Crête propose, — Que l'article 96 soit modifié par substitution, à la ligne 7, page 50, de ce qui suit:

«le ministre peut désigner toute personne dont la compétence et la connaissance de la loi est démontrée à titre»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 96 ainsi modifié est adopté.

Les articles 97 et 98 sont adoptés avec dissidence.

Article 99

Stan Keyes propose, — Que l'article 99 soit modifié par adjonction, après la ligne 39, page 51, de ce qui suit:

«(1.1) L'agent est autorisé à saisir tout objet qu'il trouve à l'occasion d'une perquisition et dont il a des motifs raisonnables de croire qu'il constitue un objet visé à l'alinéa (1)b).»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 99 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Les articles 100 à 107 inclusivement sont adoptés.

Article 108

Stan Keyes propose, — Que l'article 108 soit modifié par substitution, à la ligne 30, page 58, de ce qui suit:

«paiement des créances salariales des marins, visées par la Loi sur la marine marchande du Canada, puis à celui des sommes suivantes selon l'ordre»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 108, as amended, carried.

Clauses 109 and 110 carried.

On Clause 111

Paul Crête moved, — That Clause 111 be amended by replacing lines 30 to 40 on page 60 with the following:

“111. (1) Where a contravention of or a failure to observe a regulation endangers the public or is a public nuisance or prevents a port authority from lawfully using or operating the ports, works or properties administered, managed or controlled by it, the port may, where necessary, intervene without notice through its officers or employees and use reasonable force to prevent or stop the contravention or to enforce the regulation, but recourse to such measures does not preclude the exercise of any other sanction provided in that respect.”

The question being put on the amendment, it was negatived on division.

Stan Keyes moved, — That Clause 111 be amended by

(a) replacing lines 32 to 40 on page 60 with the following:

“abandoned within the enforcement officer’s area of designation as provided in subsection 96(2), impede, interfere with or render difficult or unsafe the use of that area, the officer may direct the person who appears to be in charge of the ship or goods to remove the ship or goods to a place that the officer considers suitable within or outside the area.”

(b) replacing, in the English version, line 2 on page 61 with the following:

“to a place that”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 111, as amended, carried.

Clauses 112 to 114 inclusive carried.

On Clause 115

Stan Keyes moved, — That Clause 115 be amended by adding after line 6 on page 62 the following:

“(3) Notwithstanding subsection (1), a director or officer of a port authority is not guilty of an offence under this Act for non-compliance with the code of conduct set out in the letters patent of the port authority.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 115, as amended, carried on division.

Clause 116 carried.

On New Clause 116.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 17 on page 62 the following:

“116.1 (1) Where a person is guilty of an offence under Part I or the regulations made under subsection 23(2), a court in which proceedings in respect of the offence are taken may, in addition to any punishment it may impose, order the person to comply with those provisions for the contravention of which the person is convicted.

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 108 ainsi modifié est adopté.

Les articles 109 et 110 sont adoptés.

Article 111

Paul Crête propose, — Que l’article 111 soit modifié par substitution, aux lignes 31 à 40, page 60, de ce qui suit:

«111.(1) Lorsque la violation ou la non-observation de tout règlement représente un danger ou une nuisance pour le public ou empêche une administration portuaire d’utiliser ou d’exploiter légalement les ports, ouvrages ou propriétés qu’administre, gère et contrôle le port, elle peut, au besoin, intervenir sans préavis par l’entremise de ses dirigeants ou de ses employés en utilisant une force raisonnable pour empêcher ou interrompre cette violation ou faire respecter le règlement, sans pour autant renoncer à toute sanction prévue à cet égard.»

L’amendement mis aux voix est rejeté avec dissidence.

Stan Keyes propose, — Que l’article 111 soit modifié par substitution, aux lignes 33 à 40, page 60, de ce qui suit:

«abandonnés dans la zone de compétence pour laquelle il a été désigné, aux termes du paragraphe 96(2), gênent ou entravent les opérations, ou les rendent difficiles ou dangereuses, peut ordonner à la personne apparemment responsable du navire ou des marchandises de les enlever du lieu où ils se trouvent et de les placer ailleurs à l’intérieur ou à l’extérieur de la zone.»

Par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 2, page 61, de ce qui suit:

«to a place that»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 111 ainsi modifié est adopté.

Les articles 112 à 114 inclusivement sont adoptés.

Article 115

Stan Keyes propose, — Que l’article 115 soit modifié par adjonction, après la ligne 7, page 62, de ce qui suit:

«(3) Par dérogation au paragraphe (1), un administrateur ou un dirigeant d’une administration portuaire n’est pas coupable d’une infraction à la présente loi du seul fait qu’il ne se conforme pas au code de déontologie que comportent les lettres patentes de cette administrations.»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 115 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L’article 116 est adopté.

Nouvel article 116.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 13, page 62, de ce qui suit:

«116.1 (1) Le tribunal peut, en plus des peines prévues, ordonner à la personne déclarée coupable d’une infraction à une disposition de la partie I ou d’un règlement pris en vertu du paragraphe 23(2) de se conformer à la disposition à laquelle elle a contrevenu.

(2) No civil remedy for an act or omission is suspended or affected by reason that the act or omission is an offence under Part I or the regulations made under subsection 23(2)."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 116.1 carried.

Clauses 117 to 131 inclusive carried on division.

On New Clause 131.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 7 on page 67 the following:

"131.1 The Act is amended by adding the following after section 15:

15.1 (1) Where a contract for services referred to in subsection 15(2) does not provide a mechanism for the resolution of disputes in the contract renewal process, fifty days before the contract expires, the parties to the contract shall jointly choose a mediator and an arbitrator and shall refer to the mediator all issues related to the renewal of the contract that remain unresolved.

(2) Where the parties cannot agree on an arbitrator or where the arbitrator chosen by the parties is unavailable, the Minister shall choose an arbitrator.

(3) The mediator has thirty days in which to bring the parties to agreement on the outstanding issues, at the end of which time the parties to the contract shall refer all of the remaining outstanding issues to the arbitrator.

15.2 (1) The parties to the contract shall each submit a final offer in respect of the outstanding issues to each other and to the arbitrator within five days after the date on which those issues are referred to the arbitrator.

(2) Within fifteen days, the arbitrator shall choose one or other of the final offers.

(3) The final offer chosen by the arbitrator becomes part of the new contract for services and the new contract becomes effective on the day after the former contract expires.

15.3 A body corporate with which an Authority has contracted for services under subsection 15(2) and the members and shareholders of the body corporate are prohibited from refusing to provide pilotage services while a contract for services is in effect or being negotiated."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 131.1 carried on division.

Clauses 132 and 133 carried.

On Clause 134

Stan Keyes moved, — That Clause 134 be amended by replacing lines 8 and 9 on page 68 with the following:

"mended charge, with interest at the rate quoted by banks to the most credit-worthy borrowers for prime business loans, as determined by the Bank of Canada for the day on which the Agency recommends the lower charge."

(2) Les recours civils ne sont ni éteints ni modifiés du fait d'une infraction à une disposition de la partie I ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe 23(2).»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 116.1 est adopté.

Les articles 117 à 131 inclusivement sont adoptés avec dissidence.

Nouvel article 131.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 7, page 67, de ce qui suit:

«131.1 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit:

15.1 (1) Cinquante jours avant l'expiration d'un contrat de louage de services mentionné au paragraphe 15(2) qui ne comporte aucune disposition sur le règlement des différends à survenir au cours des négociations en vue de son renouvellement, les parties au contrat sont tenues de choisir d'un commun accord un médiateur et un arbitre, et de soumettre au médiateur toutes les questions liées au renouvellement du contrat qui demeurent en litige.

(2) Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre ou si l'arbitre qu'elles ont choisi n'est pas disponible, le ministre en désigne un lui-même.

(3) Le médiateur dispose d'un délai de trente jours pour amener les parties à s'entendre sur les questions qui lui ont été soumises; une fois ce délai expiré, les parties au contrat soumettent les questions qui demeurent en litige à l'arbitre.

15.2 (1) Chaque partie au contrat est tenue de faire parvenir à l'arbitre — ainsi qu'à la partie adverse — sa dernière offre sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

(2) L'arbitre dispose d'un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle elles lui sont soumises pour choisir l'une ou l'autre des dernières offres.

(3) La dernière offre choisie par l'arbitre est incorporée au contrat de louage de services renouvelé, lequel prend effet à la date d'expiration du contrat précédent.

15.3 Il est interdit à la personne morale qui a conclu un contrat de louage de services en vertu du paragraphe 15(2) de même qu'à ses membres ou actionnaires de refuser de fournir des services de pilotage pendant la durée de validité d'un contrat ou au cours des négociations en vue du renouvellement d'un contrat.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 131.1 est adopté avec dissidence.

Les articles 132 et 133 sont adoptés.

Article 134

Stan Keyes propose, — Que l'article 134 soit modifié par substitution, aux lignes 4 à 7, page 68, de ce qui suit:

«ser aux personnes qui ont payé le droit fixée la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, le remboursement étant accompagné des intérêts au taux le plus bas auquel les banques accordent des prêts commerciaux à risque minimum aux emprunteurs jouissant du meilleur crédit et qui est fixé par la Banque du Canada pour le jour au cours duquel l'Office recommande un droit de pilotage inférieur.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 134, as amended, carried.

Clauses 135 and 136 carried.

On New Clause 136.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 36 on page 68 the following:

“136.1 Paragraph 48(a) of the Act is replaced by the following:

(a) any provision of this Act, other than section 15.3,

136.2 The Act is amended by adding the following after section 48:

48.1 A person who contravenes section 15.3 is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$50,000 for each day on which the offence is committed or continued.

136.3 Section 49 of the Act is replaced by the following:

49. All fines collected pursuant to this Act, other than section 48.1, shall be paid to the Authority concerned.”

Paul Crête moved, — That the amendment be further amended by replacing the number \$50,000 by \$10,000”

The question being put on the amendment to the amendment, it was negatived.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 136.1 carried.

On Clause 137

Stan Keyes moved, — That Clause 137 be amended by replacing line 2 on page 69 with the following:

“with each Authority, its users and other persons affected, before”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved, — That Clause 137 be amended by replacing “1998” in line 3 on page 69 with “1997”.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 137, as amended, carried.

Clauses 138 to 141 inclusive carried.

On New Clause 141.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 7 on page 70 the following:

“141.1 Schedule I to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions”:

Fraser River Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Halifax

Montreal Port Authority

Administration portuaire de Montréal

Prince Rupert Port Authority

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 134 ainsi modifié est adopté.

Les articles 135 et 136 sont adoptés.

Nouvel article 136.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 34, page 68, de ce qui suit:

«136.1 L'alinéa 48a) de la même loi est remplacé par ce qui suit:

a) à une disposition de la présente loi autre que l'article 48.1;

136.2 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 48, de ce qui suit:

48.1 La personne qui contrevient à l'article 15.3 est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 50 000 \$ par jour au cours duquel se commet ou se poursuit l'infraction.

136.3 L'article 49 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

49. À l'exception des amendes infligées pour infraction à l'article 48.1, les amendes perçues en application de la présente loi sont versées à l'Administration intéressée.»

Paul Crête propose, — Que l'amendement soit modifié par substitution du montant «10 000 \$» au montant «50 000 \$»

Le sous-amendement mis aux voix est rejeté.

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 136.1 est adopté.

Article 137

Stan Keyes propose, — Que l'article 137 soit modifié par substitution, à la ligne 2, page 69, de ce qui suit:

«chaque Administration, ses utilisateurs ainsi que toutes les personnes qui sont touchées par son fonctionnement, est»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Stan Keyes propose, — Que l'article 137 soit modifié par substitution, à la ligne 13, page 69, du chiffre «1997» au chiffre «1998».

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 137 ainsi modifié est adopté.

Les articles 138 à 141 inclusivement sont adoptés.

Nouvel article 141.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 6, page 70, de ce qui suit:

«141.1 L'annexe I de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre «Autres institutions fédérales», de ce qui suit:

Administration portuaire de Halifax

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Montréal

Montreal Port Authority

Administration portuaire de Prince-Rupert

Prince-Rupert Port Authority

Administration portuaire de Québec

Administration portuaire de Prince-Rupert

Quebec Port Authority

Administration portuaire de Québec

Saint John Port Authority

Administration portuaire de Saint-Jean

St. John's Port Authority

Administration portuaire de St. John's

Vancouver Port Authority

Administration portuaire de Vancouver"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 141.1 carried on division.

Clause 142 carried.

On Clause 143

Stan Keyes moved, — That Clause 143 be amended by replacing line 26 on page 70 with the following:

"the Indian Act, The Hamilton Harbour Commissioners constituted pursuant to The Hamilton Harbour Commissioners' Act, The Toronto Harbour Commissioners constituted pursuant to The Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911, a harbour commission established pursuant to the Harbour Commissions Act, a Crown corporation within"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 143, as amended, carried on division.

Clause 144 carried.

On New Clause 144.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 31 on page 71 the following:

144.1 Paragraph 59(k) of the Act is replaced by the following:

1993, c. 34, s. 40(2)(F)

"(k) respecting the manner of conducting assessments of the environmental effects of, and follow-up programs for, projects for which The Hamilton Harbour Commissioners constituted pursuant to The Hamilton Harbour Commissioner's Act, The Toronto Harbour Commissioners constituted pursuant to The Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911, any harbour commission established pursuant to the Harbour Commissions Act, a not-for-profit corporation that enters into an agreement under subsection 69(2) of the Canada Marine Act or a port authority established under that Act, exercises a power or performs a duty or function referred to in paragraph 5(1)(a), (b) or (c), respecting any action to be taken in respect of those projects during the environmental assessment process and, for those purposes, respecting the application of the laws from time to time in force in any province;"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 144.1 carried.

Clause 145 carried.

On New Clause 145.1

Quebec Port Authority

Administration portuaire de Saint-Jean

Saint-John Port Authority

Administration portuaire de St. John's

St. John's Port Authority

Administration portuaire de Vancouver

Vancouver Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Fraser River Port Authority

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 141.1 est adopté avec dissidence.

L'article 142 est adopté.

Article 143

Stan Keyes propose, — Que l'article 143 soit modifié par substitution, à la ligne 27, page 70, de ce qui suit:

«Loi sur les Indiens, les commissions portuaires constituées par la Loi sur les commissions portuaires, les commissaires nommés en vertu de la Loi des commissaires du havre de Hamilton et de la Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto, les sociétés d'État au»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 143 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'article 144 est adopté.

Nouvel article 144.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 28, page 71, de ce qui suit:

144.1 l'alinéa 59k) de la même loi est remplacé par ce qui suit:

«k) régir les modalités d'évaluation des effets environnementaux et celles des programmes de suivi des projets à l'égard desquels les commissaires nommés en vertu de la Loi des commissaires du havre de Hamilton et de la Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto, les commissions portuaires constituées par la Loi sur les commissions portuaires, la société sans but lucratif qui a conclu une entente en vertu du paragraphe 69(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada et les administrations portuaires constituées sous le régime de cette loi exercent une attribution visée aux alinéas 5(1)a), b) ou c), régir toute mesure qui doit être prise à l'égard de ces projets au cours du processus d'évaluation environnementale et, à ces fins, régir l'application des lois d'une province en vigueur au moment de l'évaluation;»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 144.1 est adopté.

L'article 145 est adopté.

Nouvel article 145.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by replacing lines 18 to 20 on page 72 with the following:

145.1 Section 3 of the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act is amended by adding the following after subsection (2.1):

“(2.2) The Governor in Council may, by order, amend Schedule I

(a) by adding thereto the name of any port authority established under the Canada Marine Act; or

(b) by deleting therefrom the name of any port authority.

146. Schedule I to the Act is amended by”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 145.1 carried.

Clause 146 carried.

On Clause 147

Stan Keyes moved, — That Clause 147 be amended by deleting lines 38 to 40 on page 72.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 147, as amended, carried on division.

On New Clause 147.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 40 on page 72 the following:

“147.1 Schedule I to the Act is amended by striking out the following:

The St. Lawrence Seaway Authority

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 147.1 carried.

Clauses 148 to 156 inclusive carried.

On Clause 157

Stan Keyes moved, — That Clause 157 be amended by replacing lines 33 to 35 on page 74 with the following:

“157. Subsection 3(1) of the Fishing and Recreational Harbours Act is amended”

The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Clause 157, as amended, carried on division.

Clauses 158 and 159 carried.

On New Clause 159.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 14 on page 75 the following:

“159.1 Schedule III to the Act is amended by adding the following in alphabetical order:

Fraser River Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Halifax

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par substitution, aux lignes 16 à 18, page 72, de ce qui suit:

«145.1 L'article 31 de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces est modifié par adjonction, après le paragraphe (2.1), de ce qui suit:

(2.2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier l'annexe I:

a) soit en y ajoutant le nom d'une administration portuaire constituée au titre de la Loi maritime du Canada;

b) soit en retranchant le nom d'une administration portuaire.

146. L'annexe I de la même loi est modifiée par suppression»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 145.1 est adopté.

L'article 146 est adopté.

Article 147

Stan Keyes propose, — Que l'article 147 soit modifié par suppression des lignes 34 à 36, page 72.

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 147 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Nouvel article 147.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 39, page 72, de ce qui suit:

«147.1 L'annexe I de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit:

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

The St. Lawrence Seaway Authority»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 147.1 est adopté.

Les articles 148 à 156 inclusivement sont adoptés.

Article 157

Stan Keyes propose, — Que l'article 157 soit modifié par substitution, aux lignes 33 à 35, page 74, de ce qui suit:

«157. Le paragraphe 3(1) de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance est»

L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

L'article 157 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Les articles 158 et 159 sont adoptés.

Nouvel article 159.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44 soit modifié par adjonction, après la ligne 13, page 75, de ce qui suit:

«159.1 L'annexe III de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

Administration portuaire de Halifax

Halifax Port Authority

Administration portuaire de Montréal

Montreal Port Authority

Montreal Port Authority
Administration portuaire de Montréal
Prince Rupert Port Authority
Administration portuaire de Prince-Rupert
Quebec Port Authority
Administration portuaire de Québec
Saint John Port Authority
Administration portuaire de Saint-Jean
St. John's Port Authority
Administration portuaire de St. John's
Vancouver Port Authority
Administration portuaire de Vancouver”
The question being put on the amendment, it was agreed to on division.

New Clause 159.1 carried.
Clause 160 carried.
On Clause 161

Stan Keyes moved, — That Clause 161 be amended by replacing lines 23 and 24 on page 75 with the following:
“powers, rights or duties of harbour commissioners, harbour masters, port wardens, The St. Lawrence Seaway Authority or a port authority established under the Canada Marine Act in respect of materials that,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
Clause 161, as amended, carried on division.
Clauses 162 to 165 inclusive carried.
On New Clause 165.1

Stan Keyes moved, — That Bill C-44 be amended by adding after line 19 on page 76 the following:

“165.1 The schedule to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions”:

- Fraser River Port Authority
- Administration portuaire du fleuve Fraser
- Halifax Port Authority
- Administration portuaire de Halifax
- Montreal Port Authority
- Administration portuaire de Montréal
- Prince Rupert Port Authority
- Administration portuaire de Prince-Rupert
- Quebec Port Authority
- Administration portuaire de Québec
- Saint John Port Authority
- Administration portuaire de Saint-Jean

Administration portuaire de Prince-Rupert
Prince-Rupert Port Authority
Administration portuaire de Québec
Quebec Port Authority
Administration portuaire de Saint-Jean
Saint-John Port Authority
Administration portuaire de St.John's
St.John's Port Authority
Administration portuaire de Vancouver
Vancouver Port Authority
Administration portuaire du fleuve Fraser
Fraser River Port Authority»
L'amendement mis aux voix est adopté avec dissidence.

Le nouvel article 159.1 est adopté.
L'article 160 est adopté.
Article 161

Stan Keyes propose, — Que l'article 161 soit modifié par substitution, à la ligne 24, page 75, de ce qui suit:
«voirs légaux des commissaires, directeurs ou gardiens de port, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou d'une administration portuaire constituée sous le régime de la Loi maritime du Canada»

L'amendement mis aux voix est adopté.
L'article 161 ainsi modifié est adopté avec dissidence.
Les articles 162 à 165 inclusivement sont adoptés.
Nouvel article 165.1

Stan Keyes propose, — Que le projet de loi C-44, à l'article 165, soit modifié par adjonction, après la ligne 18, page 76, de ce qui suit:

«165.1 L'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre «Autres institutions fédérales», de ce qui suit:

- Administration portuaire de Halifax
- Halifax Port Authority
- Administration portuaire de Montréal
- Montreal Port Authority
- Administration portuaire de Prince-Rupert
- Prince-Rupert Port Authority
- Administration portuaire de Québec
- Quebec Port Authority
- Administration portuaire de Saint-Jean
- Saint-John Port Authority
- Administration portuaire de St.John's
- St.John's Port Authority

St. John's Port Authority

Administration portuaire de St. John's

Vancouver Port Authority

Administration portuaire de Vancouver"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 165.1 carried.

Clauses 166 to 176 inclusive carried.

On Clause 177

Stan Keyes moved, — That Clause 177 be amended by replacing lines 19 to 22 on page 77 with the following:

"177. (1) Subject to subsection (2), this Act comes into force on the later of July 1, 1997 and 90 days after the day on which it receives Royal Assent.

(2) Part III, or any of its provisions, and sections 130, 138, 139.1, 140, 141, 147.1, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 160, 163, 164, 165.1, 169 to 172, 174 and 175 come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 177, as amended, carried on division.

Paul Crête moved, — That Bill C-44, in Schedule, be amended by adding in alphabetical order on page 78 the following:

"Sept-Îles Port Authority

Administration portuaire de Sept-Îles

Saguenay Port Authority

Administration portuaire du Saguenay"

The question being put on the amendment, it was negatived.

Schedule carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED, — That the Bill, as amended, be reprinted, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

ORDERED, — That the Chairman report Bill C-44 with amendments to the House.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Administration portuaire de Vancouver

Vancouver Port Authority

Administration portuaire du fleuve Fraser

Fraser River Port Authority"

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 165.1 est adopté.

Les articles 166 à 176 inclusivement sont adoptés.

Article 177

Stan Keyes propose, — Que l'article 177 soit modifié par substitution, aux lignes 19 à 22, page 77, de ce qui suit:

«177. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente loi entre en vigueur soit le 1^{er} juillet 1997, soit 90 jours après sa sanction, selon la dernière éventualité à survenir.

(2) La partie III ou telle de ses dispositions et les articles 130, 138, 139.1, 140, 141, 147.1, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 160, 163, 164, 165, 169 à 172, 174 et 175 entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 177 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

Paul Crête propose, — Que le projet de loi C-44, à l'Annexe, soit modifié par adjonction, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«Administration portuaire de Sept-Îles

Sept-Îles Port Authority

Administration portuaire du Saguenay

Saguenay Port Authority»

L'amendement mis aux voix est rejeté.

L'Annexe est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi ainsi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi C-44 soit réimprimé, sous sa forme modifiée, pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport.

IL EST ORDONNÉ, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi sous sa forme modifiée.

À 22 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Le greffier du Comité

Clerk of the Committee

Jacques Lahaie



Chambre des Communes
Canada

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT - UNE APPROCHE BINATIONALE

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS**

Octobre 1996

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

à l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

En conformité à son mandat en vertu de l'article 108(2) du Règlement, votre Comité a entrepris une étude de la Voie maritime du Saint-Laurent et a convenu de présenter ce rapport :

Membres du Comité permanent des transports

Président : **Reg Alcock, député - Winnipeg-Sud**

Vice-présidents : **André Caron, député - Jonquière**
Joe Comuzzi, député - Thunder Bay - Nipigon

MEMBRES

Gerry Byrne, député	- Humber - Sainte Barbe - Baie Verte
Roy Cullen, député	- Etobicoke-Nord
Joe Fontana, député	- London-Est
Jim Gouk, député	- Kootenay-Ouest - Revelstoke
Dick Harris, député	- Prince George - Bulkley Valley
Jim Jordan, député	- Leeds - Grenville
Stan Keyes, député	- Hamilton-Ouest
Paul Mercier, député	- Blainville-Deux-Montagnes

Greffier du Comité

Jacques Lahaie

Recherchistes du Comité

John Christopher
David Cuthbertson

Deuxième session de la trente-cinquième législature

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA VOIE MARITIME	1
MANDAT	2
FACTEURS À CONSIDÉRER	2
A. Le groupe d'utilisateurs	2
B. Groupe de travail sur la Voie maritime	2
C. Frais d'utilisation	2
CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS	3
A. Une approche binationale	3
1. Objectif à court terme	3
2. Défits à long terme	4
B. Commercialisation	5
C. Groupe de travail sur la Voie maritime	5
CONCLUSION	7
ANNEXE	9

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT - UNE APPROCHE BINATIONALE

LA VOIE MARITIME

La Voie maritime du Saint-Laurent constitue un atout pour le Canada comme pour les États-Unis de même qu'un facteur très important de la prospérité sociale et économique du coeur industriel de l'Amérique du Nord. Des études récentes montrent jusqu'à quel point la Voie maritime est vitale pour les économies du centre du Canada et du Midwest américain. On estime en effet que la Voie maritime représente un apport annuel de trois milliards de dollars (CAN) et de quelque 17 000 emplois dans le cas de l'économie canadienne, et de deux milliards de dollars (US) et de quelque 49 000 emplois dans le cas de l'économie américaine. Pour survivre et prospérer, la Voie maritime doit toutefois demeurer une voie de transport rentable et concurrentielle pour les marchandises en vrac. Ce dont elle a besoin, c'est d'un plan de revitalisation complet et d'un engagement clair et net à le réaliser de la part des deux gouvernements et de l'industrie.

De nombreuses études ont été menées sur l'exploitation de la Voie maritime, sur sa viabilité, et sur l'importance économique qu'elle revêt à la fois pour le Canada et les États-Unis. En fait, certains seraient même d'avis qu'elle a fait l'objet d'un trop grand nombre d'études. Nous croyons qu'il est maintenant temps de mettre de l'avant certaines propositions concrètes et de clore le débat sur l'avenir de la Voie maritime. Durant la visite que le Comité permanent a effectuée à Washington l'an dernier afin de discuter de l'avenir de la Voie maritime avec des utilisateurs et des fonctionnaires, il lui est apparu évident que peu d'engagements ou de mesures avaient été pris à ce sujet depuis que le Sous-comité avait recommandé l'établissement d'un organisme binational (à l'automne de 1994). Actuellement, cet organisme ou approche binational ne constitue réellement qu'un concept et il faut maintenant présenter une proposition concrète en vue de sa création. Comme nous l'avons signalé dans notre rapport sur la Stratégie maritime, nous devrions tout d'abord nous efforcer de mettre de l'ordre dans nos propres affaires et de réduire le plus possible nos coûts. Nous devrions ensuite élaborer une proposition concrète en vue de l'établissement d'un organisme binational puisqu'il s'agit nettement de l'option la moins coûteuse pour l'exploitation de la Voie maritime et du meilleur moyen de garantir sa viabilité et sa compétitivité à long terme. Nous travaillons déjà sur la première moitié de cette équation, et il est maintenant temps de se pencher sur la deuxième.

Actuellement, la Voie maritime souffre tout simplement d'un trop grand nombre de dédoublements et de règlements, d'une bureaucratie excessive et de frais administratifs trop élevés. Ces facteurs sont une source d'inefficacité et entraîne un accroissement des coûts, ce qui menace maintenant la survie de la Voie maritime comme voie de transport peu coûteuse et concurrentielle. Les discussions portent donc principalement sur l'élimination des dédoublements et de la bureaucratie, sur l'harmonisation des réglementations, sur les droits de péage, sur le pilotage, sur les services et coûts de la Garde côtière, sur l'exploitation du système et surtout sur la structure d'un organisme binational qui serait chargé de superviser l'exploitation de la Voie maritime.

Il faut signaler ici qu'après de nombreuses années de discussions entre le Canada et les États-Unis concernant la libéralisation du transport aérien entre les deux pays et après que les deux parties eurent déclaré qu'aucune entente ne pouvait être conclue, nous bénéficions maintenant d'un régime des «ciels ouverts». C'est une véritable **VOLONTÉ D'AGIR** qui a permis d'atteindre ce résultat! Il ne fait donc pas de doute qu'il est maintenant temps de relever ce défi dans un autre domaine et de démontrer la volonté nécessaire pour atteindre cet objectif avec la Voie maritime. Si nous avons maintenant des «ciels ouverts», pourquoi ne pourrions-nous pas disposer de «voies navigables ouvertes»?

MANDAT

Compte tenu de l'importance que cette question revêt pour l'avenir des transports au Canada, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a officiellement confié au vice-président du comité, en mai dernier, la responsabilité d'étudier la faisabilité de l'établissement d'une structure binationale pour le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi le 16 mai 1996, le vice-président du Comité permanent des transports et un agent de recherche ont été autorisés par la Chambre des communes à voyager à Washington, Chicago et Montréal, les 21, 22 et 23 mai, et les 4, 5 et 6 juin 1996, afin de recueillir l'information pour la création d'une agence binationale pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette décision faisait suite au rapport que le Sous-comité présentait au Comité permanent des transports le 25 octobre 1994 (voir l'annexe). Avant d'aller plus loin, il faut tout d'abord signaler que notre examen a surtout porté sur l'utilité d'une structure binationale en vue de l'exploitation des 15 écluses de la Voie maritime. Pour réaliser ce mandat, nous avons tenu des consultations avec une vaste gamme d'intervenants, notamment des représentants des collectivités portuaires, des utilisateurs et des exploitants de la Voie maritime, des syndicats, le Sénat et la Chambre des représentants des États-Unis et le secrétaire d'État aux transports des États-Unis. De plus, des discussions ont été entreprises avec le «groupe d'utilisateurs» qui négocie avec le gouvernement canadien afin d'exploiter la Voie maritime sur une base commerciale. Nous avons donc pu effectuer un vaste survol des opinions concernant l'établissement d'une structure binationale en vue de l'administration de la Voie maritime.

FACTEURS À CONSIDÉRER

Depuis la publication du rapport du Sous-comité, il s'est produit un certain nombre de développements qui pourraient avoir une incidence sur l'avenir de la Voie maritime. Il s'agit entre autres de la création d'un groupe d'utilisateurs, de l'établissement d'un groupe de travail sur la Voie maritime et de l'imposition de frais aux utilisateurs par la Garde côtière canadienne.

A. Le groupe d'utilisateurs

Comme nous l'avons déjà signalé, Transports Canada négocie actuellement avec un groupe de neuf utilisateurs canadiens de la Voie maritime en vue de la cession de l'exploitation de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce "groupe d'utilisateurs" comprend des représentants des entreprises suivantes : Louis Dreyfus, Cargill Ltd., James Richardson and Sons Ltd., Upper Lakes Shipping, Fednav Ltd., Dofasco Inc., Stelco Inc., Algoma Central et Canada Steamship Lines. Nous n'avons pas été mis au courant des négociations, pas plus que des engagements financiers proposés par le gouvernement du Canada, mais on nous a informés qu'une lettre d'intention a été signée avec ce "groupe d'utilisateurs" pour l'administration de la Voie maritime.

B. Groupe de travail sur la Voie maritime

Le 5 juin 1996, le ministre des Transports, David Anderson, et le secrétaire d'État aux transports des États-Unis, Federico Peña, se sont rencontrés et ont convenu qu'un groupe de travail sur la Voie maritime devrait être formé afin de formuler des recommandations sur les questions liées à la Voie maritime et qu'un rapport devrait être présenté par les deux parties d'ici la mi-septembre.

C. Frais d'utilisation

Le 1^{er} juin 1996, la Garde côtière canadienne a mis en oeuvre un programme national de recouvrement des coûts. Comme on le sait bien, ce programme va directement à l'encontre de la recommandation connue dans le rapport Keyes sur la Stratégie maritime nationale (mai 1995) qui précisait qu'aucun programme national de recouvrement des coûts ne devrait être mis en application tant que la Garde côtière n'a pas clairement déterminé les coûts de ses services et prouver qu'elle était en mesure de les contrôler. Ce programme aura un impact important sur les utilisateurs de la Voie maritime et fait en sorte qu'il est encore

plus pressant que nous élaborions une approche binationale afin de diminuer les coûts et de rationaliser l'exploitation de la Voie maritime.

CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Une approche binationale

Tout au long des discussions sur la création d'une structure binationale pour la Voie maritime, nous avons été impressionnés par l'ampleur du consensus qui se dégage au sujet de l'adoption d'une telle approche. En fait, nous pouvons même affirmer que nous n'avons rencontré aucune opposition à ce projet lors de nos consultations. Les ports américains des Grands Lacs ont même été jusqu'à adopter une position officielle sur cette question : ils appuient la création d'un organisme binational pour administrer la Voie maritime. Le «groupe d'utilisateurs» a pour sa part déclaré qu'il était en faveur d'un organisme binational si une tentative sérieuse de création d'un tel organisme était faite. Ces représentants ont toutefois souligné qu'ils souhaitaient obtenir certaines «garanties» en ce qui touche aux coûts et à l'exploitation de la Voie maritime, notamment à l'égard du renouvellement des éléments d'actif, afin d'assurer la survie à long terme de la Voie maritime. Le principal consensus qui se dégage au sein des législateurs américains, c'est qu'il nous faut nous attaquer à cette tâche... «qu'attendez-vous?» ... il existe une réelle volonté politique de s'attaquer à cette tâche. Selon nous, la vaste majorité des intervenants est d'avis que la fusion des deux organismes en une seule entité binationale permettrait l'élimination du gaspillage, un accroissement de l'efficacité et une réduction globale des frais d'exploitation pour les deux pays.

1. Objectif à court terme

On ne s'est pas penché sur le fonctionnement détaillé d'un tel organisme binational, mais les consultations ont permis de faire ressortir un certain nombre de questions auxquelles il faudrait s'attaquer **à court terme** afin de réaliser des économies **immédiates** dans le cadre des premières mesures qui seront prises en vue de l'établissement d'un organisme binational sans but lucratif. Ces questions sont les suivantes :

Administration - le regroupement de tous les employés des bureaux administratifs au sein d'un centre opérationnel;

Personnel - la réalisation le plus tôt possible d'une étude sur tout le personnel, notamment le personnel de génie et d'entretien, afin de regrouper les employés des administrations canadiennes et américaines;

Aides à la navigation - la mise en oeuvre d'un système de gestion conjoint en vue de l'installation et de l'entretien de toutes les aides à la navigation qui facilitent la navigation **commerciale** sur la Voie maritime du Saint-Laurent;

Autonomie financière - la conclusion d'une entente sur l'autonomisation financière de la Voie maritime en ce qui touche à son exploitation annuelle normale et à son entretien régulier. De plus, les administrations actuelles devraient établir des prévisions sur les frais d'entretien à long terme de toutes les écluses et s'entendre sur la contribution de chaque partie à ce chapitre;

Cession des responsabilités non liées à la Voie maritime - en prévision de la création d'une structure binationale, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent devrait immédiatement veiller à se départir de toutes ses responsabilités non liées à la Voie maritime;

Conseil d'administration - le conseil d'administration de cet organisme binational sans but lucratif devrait comprendre des utilisateurs des deux pays, de même que des représentants des ports situés le long de la Voie maritime, des syndicats et des gouvernements américain et canadien; et

Période de transition - afin d'éviter les dédoublements et la création d'une nouvelle bureaucratie, l'organisme binational sans but lucratif devrait éventuellement remplacer l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la St. Lawrence Seaway Development Corporation. Cet organisme binational serait ainsi le seul à administrer la Voie maritime.

2. Défis à long terme

Nous sommes bien conscients que beaucoup de discussions ont été tenues afin de résoudre des questions comme celle du pilotage et des services de brise-glace. Ici encore, les consultations nous ont permis de nous rendre compte qu'il serait préférable qu'on s'attaque à certains de ces problèmes en adoptant une optique à **plus long terme**. Agir autrement ne ferait que nous écarter de l'objectif principal, qui est de créer un organisme binational. Selon nous, une fois que le conseil d'administration du nouvel organisme binational aura été constitué, il aura entre autres les responsabilités suivantes :

- * regroupement des services de pilotage sur la Voie maritime et adoption de techniques modernes afin d'améliorer ces services;
- * développement d'un système plus rentable pour fournir des services de brise-glace;
- * examen des services actuellement fournis par les gardes côtières des deux pays dans le domaine de la navigation **commerciale** afin d'accroître l'efficacité de ces services; et
- * examen des lois et règlements existants afin d'harmoniser les réglementations et d'exploiter la Voie maritime de la manière la plus efficiente et la plus rentable possible.

Nous sommes d'avis que nous servirions les intérêts de tous les utilisateurs de la Voie maritime à court comme à long terme si l'on confiait au conseil d'administration de cet organisme binational la responsabilité de s'attaquer à ces problèmes de manière à fournir à ces utilisateurs les garanties voulues en ce qui touche à l'exploitation et aux coûts de la Voie maritime.

Nous recommandons donc :

Que le Canada et les États-Unis entreprennent immédiatement des négociations en vue de la création d'une structure binationale pour l'exploitation des 15 écluses de la Voie maritime;

Que l'échéancier de ces négociations soit établi de manière à ce que la création de cette structure binationale constitue un objectif à court terme plutôt qu'à long terme;

Que, compte tenu de cet échéancier serré, les négociations bilatérales en vue de la création de cette entité binationale pour la Voie maritime soient axées sur le règlement des seules questions qui peuvent vraiment être résolues à court terme plutôt que sur l'étude d'autres problèmes plus difficiles qui risquent d'entraîner le blocage des pourparlers;

Que le conseil d'administration du nouvel organisme bilatéral, une fois que celui-ci aura été créé, le charge de régler les problèmes plus difficiles auxquels doit faire face la Voie maritime à long terme.

B. Commercialisation

Tout au long de l'étude menée sur la création de cet organisme binational se dessinait en filigrane la question de la commercialisation de la portion canadienne de la Voie maritime. Comme nous l'avons déjà mentionné, des discussions sont en cours entre le gouvernement canadien et un groupe de neuf utilisateurs canadiens de la Voie maritime – le «groupe d'utilisateurs» – en vue de la cession possible de l'exploitation de la portion canadienne de la Voie maritime. Nous n'avons pas pris connaissance de la proposition détaillée présentée par ce groupe. En fait, ces discussions ont été tenues derrière des portes closes, sans que le public ne puisse participer au processus ou n'en soit informé. Nous devons toutefois signaler que divers intervenants avec lesquels nous avons discuté se demandaient s'il s'agissait bien de la meilleure stratégie à adopter afin d'assurer la survie de la Voie maritime. Certains s'inquiétaient que ce groupe d'utilisateurs ne représente pas tous les intervenants dans ce dossier (comme les syndicats) et que certaines parties tenues à l'écart puissent subir une forme de discrimination, en particulier en ce qui touche aux frais exigés pour les services de la Voie maritime. Beaucoup étaient d'avis que l'approche retenue par le groupe d'utilisateurs pour l'exploitation de la Voie maritime n'entraînerait pas une réduction des chevauchements dans les services et donc une diminution du coût global de l'exploitation de la Voie maritime. En fait, la majorité était d'avis qu'on pourrait tout aussi bien permettre à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de se tourner vers la commercialisation une fois que l'organisme binational aura été créé. En effet, plusieurs observateurs croient qu'il serait plus facile d'adopter une approche binationale plutôt que de simplement remplacer un groupe déjà opérationnel du côté canadien.

À cet égard, nous avons été impressionnés par la coopération qui semble actuellement exister entre l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, au Canada, et la St. Lawrence Seaway Development Corporation, aux États-Unis. Pour résoudre les problèmes de la Voie maritime, nous pensons qu'il serait peut-être plus prudent de miser sur cet esprit de coopération et de demander à ces deux organismes de travailler ensemble à la création d'une structure binationale. Cela ne veut pas dire que le groupe d'utilisateurs n'a pas un rôle important à jouer dans ce processus. Au contraire, nous estimons qu'il est on ne peut plus important que ce groupe joue un rôle de premier plan en travaillant avec les deux organismes à définir les paramètres d'une nouvelle structure binationale et son mode de fonctionnement. Ils sont les utilisateurs de la Voie maritime et ils devraient donc jouer un rôle déterminant dans l'établissement de son mode de fonctionnement.

Nous recommandons donc :

Que toute négociation en vue de la création d'un organisme binational réserve au groupe d'utilisateurs un rôle de premier plan dans la définition, en collaboration avec les deux administrations de la Voie maritime, des paramètres d'une structure binationale et de son mode de fonctionnement; et

Que les négociations en vue de la création d'une structure binationale soient ouvertes à tous les intervenants de la Voie maritime et qu'elles fassent l'objet d'une consultation publique.

C. Groupe de travail sur la Voie maritime

Après des discussions avec des fonctionnaires de Transports Canada et avec le secrétaire d'État aux Transports, nous croyons comprendre que le ministre et le secrétaire d'État ont convenu de former un groupe de travail conjoint sur la Voie maritime afin d'examiner les questions liées à celle-ci, notamment la création d'une structure binationale, un rapport devant leur être présenté d'ici la mi-septembre. Après avoir examiné ce mandat, nous sommes d'avis qu'il est beaucoup trop vaste pour permettre l'obtention de résultats significatifs d'ici la mi-septembre. Comme on l'a déjà déclaré, nous croyons qu'il faut s'attaquer à à court terme à un certain nombre de questions en vue de l'établissement d'un organisme binational. C'est sur ce genre de questions que le groupe de travail sur la Voie maritime devrait avant

tout se pencher et non sur des questions qui n'ont AUCUNE CHANCE D'ÊTRE RÉGLÉES dans un délai de deux mois. Par conséquent, nous estimons que le groupe de travail devrait examiner en priorité comment nous pourrions établir un organisme binational **à court terme** plutôt que de remettre l'étude de cette option à plus tard.

Deux organisations gèrent actuellement la Voie maritime. Elles savent bien où il y a dédoublement de services, où des économies peuvent être réalisées et comment leurs fonctions peuvent être intégrées et rationalisées. Le groupe de travail peut facilement miser sur cette expertise afin de résoudre tout d'abord ces problèmes en envisageant l'établissement d'une structure binationale. Il serait insensé que le groupe de travail s'empêtre dans une vaste gamme de problèmes et ne se penche pas sur la question précise de la création d'une structure binationale. Il est certain qu'une fois qu'on disposera d'un cadre de travail pour une telle structure, celle-ci pourra alors être chargée d'examiner de façon détaillée comment on pourrait résoudre certains des problèmes plus complexes de la Voie maritime comme les droits de péage et le pilotage. L'adoption de cette approche permettrait en outre à la nouvelle structure de régler vite des questions comme les dédoublements de services et la coordination de l'entretien, questions qui pourraient avoir des retombées positives immédiates pour la Voie maritime et permettre aux utilisateurs de réaliser des économies. Si le groupe de travail tente de résoudre tous les problèmes auxquels fait face la Voie maritime, nous pensons que peu de progrès seront réalisés et que le projet d'un organisme binational sera abandonné en cours de route.

De plus, il faut absolument souligner que la volonté politique constitue un élément essentiel dans toute entreprise de ce genre. Comme nous l'avons mentionné, tout au long de nos discussions avec les législateurs, nous avons été surpris de constater qu'ils croyaient que cette volonté existait. Nous pensons donc que nous devrions en profiter et faire participer des législateurs des deux pays aux travaux du groupe de travail. Ils devraient jouer un rôle important dans ce processus. Les résultats du groupe de travail devraient en outre être soumis pour revue au comité parlementaire concerné de chaque côté de la Voie maritime.

Une dernière remarque au sujet du groupe de travail. Comme nous ne disposons pas de beaucoup de temps, nous croyons qu'il faudrait établir un échéancier précis pour les travaux du groupe de travail de manière à s'assurer que les diverses questions sont abordées rapidement et non mises de côté pour être étudiées à la dernière minute, avec des délais impossibles.

Nous recommandons donc :

Que la question de la création d'une structure binationale pour la Voie maritime constitue la priorité du groupe de travail et que les autres questions plus litigieuses soient mises de côté afin de ne pas nuire à la poursuite de cet objectif;

Que des parlementaires des deux pays soient inclus dans les activités du groupe de travail;

Que les résultats des travaux du groupe de travail soient soumis pour revue au comité parlementaire concerné de chaque côté de la Voie maritime; et

Qu'un échéancier précis soit établi pour les travaux du groupe de travail afin de s'assurer qu'il s'attaque rapidement aux diverses questions importantes.

CONCLUSION

Comme nous l'avons déclaré au début de notre enquête, la Voie maritime constitue un atout pour le Canada comme pour les États-Unis, et un moteur essentiel de l'activité économique des deux pays. La Voie maritime est rendue à un point tournant. Jamais dans son histoire a-t-elle dû subir une telle concurrence de la part des autres modes et voies de transport. Les navires peuvent décider où ils livreront et ramasseront les marchandises, et les expéditeurs peuvent choisir le mode de transport et la route qui se révéleront les plus rentables pour leurs produits. Ils ne sont pas tenus d'emprunter la Voie maritime. Selon nous, cette dernière ne peut plus se permettre d'erreurs sur le plan de la gestion ou de l'exploitation si elle veut survivre comme voie de transport concurrentielle. Elle est tout simplement trop fragile pour se permettre quelque crise soutenue que ce soit. Les expéditeurs et les transporteurs ont besoin de garanties. Ils souhaitent qu'on leur garantisse l'accès à une voie de transport sécuritaire, efficace et rentable pour l'avenir prévisible.

L'étude que nous avons entreprise sur le projet d'établissement d'une structure binationale pour l'exploitation des écluses de la Voie maritime avait pour but de s'assurer que nous pourrions leur offrir ces installations dans l'avenir et qu'elles demeureront un lien indispensable entre les économies de nos deux pays. Nous croyons que nous avons aujourd'hui l'occasion de concevoir un plan afin de créer une structure binationale pour cette voie navigable. Il y a une volonté politique d'agir, un projet de loi est à l'étude devant le Parlement, les deux administrations de la Voie maritime collaborent étroitement entre elles, un «groupe d'utilisateurs» a présenté une proposition de commercialisation de la Voie maritime et un groupe de travail sur la Voie maritime a été mis sur pied. La Voie maritime n'a pas suscité autant d'intérêt depuis sa création il y a plus de 30 ans.

L'établissement d'une structure binationale permettrait de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité de la Voie maritime afin d'en faire une voie de transport concurrentielle à l'échelle mondiale. Si cet objectif n'est pas atteint, la structure dont nous disposerons pour gérer ce système de transport importera peu. Nous sommes d'avis – et les intervenants que nous avons consultés sont aussi d'avis – que l'approche binationale constitue la meilleure solution pour atteindre cet objectif et que celle-ci devrait être mise en oeuvre le plus rapidement possible. Nous ne pouvons nous permettre d'attendre... Nous devons agir immédiatement. Il en est primordial!

Nous voudrions terminer par une déclaration que nous avons faite dans le rapport que nous avons publié en 1994 sur la Voie maritime. Nous estimons que cette citation est peut-être encore plus pertinente aujourd'hui qu'elle ne l'était alors.

“Les États-Unis et le Canada sont les gardiens de cette importante ressource qu'est la Voie maritime et notre rôle comme administrateurs publics et législateurs est de l'entretenir et de la renforcer. Nous devons cesser de nous tordre les mains de désespoir. Nous n'allons pas assister, impuissants, au déclin économique de la Voie maritime. Nous devons sur-le-champ prendre des mesures audacieuses, novatrices et décisives. Quel autre choix avons-nous?”

ANNEXE

OTTAWA, le 25 octobre 1994

L'honorable Douglas Young, c.p., député
Ministre des Transports
Pièce 707
Édifice de la Confédération
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

La Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, mieux connue sous le nom de Voie maritime, est confrontée à une crise qui menace sa survie même comme mode de transport économique, concurrentiel et respectueux de l'environnement pour l'expédition de marchandises en vrac. En 1986, Paul Martin, alors président de la Canada Steamship Lines Inc. a dit, à propos de la Voie maritime :

«Imaginez ce que ressentiraient nos premiers navigateurs s'ils pouvaient revenir parmi nous pour admirer la splendeur de la Voie maritime. Imaginez aussi leur surprise lorsqu'on leur dirait à quel rang elle se situe au bas de la liste des priorités nationales.»

Il y a huit ans de cela et rien n'a changé depuis. En fait, le dernier gouvernement a ignoré le rapport et les recommandations déposés par le sous-comité précédent à la Chambre des communes en décembre 1992. Cela ne peut durer, sinon le gouvernement n'aura pas d'autre choix que de fermer la Voie maritime. Comme vous l'avez dit récemment, «la Voie maritime du Saint-Laurent perd de l'argent et des clients année après année et ne peut pas continuer à fonctionner ainsi». Nous sommes d'accord et nous sommes convaincus que des mesures immédiates et radicales s'imposent. Comme l'a dit un de nos membres, résumant ses impressions sur les témoignages présentés jusqu'à ce jour durant les audiences, aucun moyen de fortune ne réglera le problème, il faut couper dans le vif. Compte tenu de l'urgence de la situation, le Comité a décidé, plutôt que de présenter un rapport officiel à la Chambre qui laisserait au gouvernement 150 jours pour répondre, d'exprimer ses vues et de formuler ses recommandations dans la présente lettre.

La Voie maritime n'arrivera à survivre que si elle permet de transporter les marchandises en vrac à un coût concurrentiel. Les recommandations qui suivent ont été formulées dans ce but.

RECOMMANDATION N° 1 : UN NOUVEL ORGANISME BINATIONAL

Nous recommandons donc :

Que le Canada et les États-Unis entament immédiatement des discussions en vue de renégocier l'Accord sur la Voie maritime afin de créer un organisme binational chargé de gérer et d'exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs;

Que les barrières législatives qui empêchent la libre circulation des personnes et des marchandises, comme la *Jones Act* et la *Loi sur le cabotage*, soient modifiées de façon à ce que la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'y soit pas assujettie; et

Que l'organisme binational soit établi en un seul endroit, qu'il s'autofinance et que les usagers de la Voie maritime participent à sa gestion et à son exploitation.

Commentaire

Les armateurs canadiens et étrangers qui utilisent la Voie maritime sont confrontés à une myriade d'organismes et de règlements qui n'existent pas pour d'autres modes de transport. Mentionnons les règlements canadiens, les règlements américains, les pilotes des lacs et cours d'eau canadiens, les pilotes américains, les différents districts, des séries multiples d'installations et de frais administratifs, deux Administrations de la Voie maritime avec leurs propres frais administratifs, les gardes côtières canadienne et américaine, les écluses canadiennes et américaines, les péages en dollars canadiens et américains, les droits de pilotage et d'éclusage payés en argent canadien et américain, les règlements concernant l'appareillage des navires applicables uniquement dans les Grands Lacs (même pour un seul voyage), les frais portuaires canadiens et les taxes pour l'entretien des ports américains de même que sur le tonnage. Entre le moment où un navire entre dans le réseau et celui où il atteint une destination sur le lac Supérieur, au moins 12 organismes gouvernementaux interviennent : la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage des Laurentides, Agriculture Canada, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, la St. Lawrence Seaway Development Corporation, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ports Canada, Douanes et Accise Canada, la Garde côtière américaine, le département américain de l'Agriculture, le U.S. Corps of Army Engineers, les pilotes américains et les Douanes américaines. «C'est un rêve pour les bureaucrates et un cauchemar pour les usagers, mais les usagers sont en train de se réveiller.»

RECOMMANDATION N° 2 : LES PÉAGES

Nous recommandons donc :

Que le gel actuel des péages se poursuive jusqu'à la création de l'organisme binational et que, afin d'assurer l'autosuffisance de celui-ci, les péages soient remplacés par un nouveau programme harmonisé de recouvrement des coûts.

Commentaire

Pour demeurer concurrentielle, la Voie maritime doit être régie selon les mêmes règles du jeu que d'autres cours d'eau, comme le fleuve Mississippi où il n'y a pas de péages. Les péages sont le plus grand obstacle à la compétitivité de la Voie maritime. S'il n'y avait plus de péages, il y aurait plus de navires, un plus lourd tonnage, une activité accrue pour les ports, partant, plus d'emplois, des revenus plus élevés pour les

particuliers, plus de dépenses personnelles et plus de recettes fiscales pour le gouvernement. Autrement dit, une plus grande activité économique, sans compter toutes les retombées qui s'ensuivraient.

Il est clair que les Américains n'accepteront pas d'envisager une approche binationale pour la Voie maritime à moins que quelque chose ne soit fait au sujet des péages. De fait, certaines dispositions de la *Water Resources Development Act, 1986*, laquelle prévoit notamment une diminution des péages américains, exigent que le département des Transports et le secrétaire d'État des États-Unis négocient la même solution avec le Canada.

Il est impossible d'éliminer les péages, car cela nous obligerait à verser des subventions d'environ 60 millions de dollars par année à la Voie maritime, sans remplacer ces rentrées d'argent par un autre mécanisme de recouvrement des coûts. Les péages de la Voie maritime devraient être éliminés et les coûts pourraient être recouverts grâce à un nouveau programme harmonisé qui devrait être analogue à la taxe *ad valorem* américaine sur le tonnage qui est versée dans le Harbour Maintenance Trust Fund. Il faut harmoniser les programmes canadien et américain de recouvrement des coûts qui s'appliqueront à la Voie maritime.

RECOMMANDATION N° 3 : LE PILOTAGE

Nous recommandons donc :

Que la Loi sur le pilotage de 1972 soit abrogée, que les quatre administrations de pilotage soient dissoutes et que le nouvel organisme binational soit responsable du pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Commentaire

Les lacquiers canadiens et américains sont exempts du pilotage obligatoire dans les Grands Lacs. Sur le fleuve Saint-Laurent, le pilotage consiste essentiellement en un monopole statutaire pour un service obligatoire. Les coûts ainsi engendrés ont grimpé rapidement au fil des ans. Les pilotes, grâce au pouvoir monopolistique que la Loi leur confère, ont pu quant à eux maximiser leurs revenus et leurs profits. Qui plus est, même si les droits de pilotage ont augmenté, ils n'ont pas suffi à couvrir les coûts de l'Administration du pilotage des Laurentides qui a essuyé de lourdes pertes au cours des cinq dernières années, le gouvernement ayant dû lui verser environ 20 millions de dollars sous la forme de subventions.

Les armateurs canadiens sont intervenus auprès des ministres des Transports qui se sont succédé ces 20 dernières années pour se soustraire au pilotage obligatoire. Rien n'a été fait, et le gouvernement ne semble avoir mis en oeuvre aucun effort pour contenir les coûts de l'Administration du pilotage des Laurentides. La seule solution, compte tenu de notre recommandation initiale concernant un organisme binational, consisterait à transférer cette responsabilité à cet organisme. Il faudrait pour cela que la *Loi sur le pilotage de 1972* soit abrogée et que les administrations de pilotage soient dissoutes.

Nous aimerions signaler en passant que la navigation est plus sûre de nos jours grâce aux progrès technologiques récents dont sont nés les systèmes de positionnement par satellite et la navigation assistée par ordinateur, qui constituent des solutions de rechange au pilotage traditionnel supérieures sur le plan technologique.

RECOMMANDATION N° 4 : LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Nous recommandons donc :

Que la LTGO soit modifiée de façon à favoriser la mise en place d'un système de manutention et de transport des céréales davantage axé sur le marché.

Commentaire

La compétitivité de la Voie maritime est inextricablement liée à de lourds tonnages de céréales destinées à l'exportation, d'où la rentabilité du réseau pour le transport de diverses autres marchandises en vrac, surtout du minerai de fer des mines du Québec vers les aciéries des Grands Lacs. La formule du succès commercial réside dans le transport de céréales en aval et de minerai de fer en amont, et aucune autre ne saurait la remplacer. Les céréales ont toujours été le pivot du trafic sur la Voie maritime, et la viabilité financière du réseau repose en grande partie sur le mouvement continu de vastes quantités de céréales destinées à l'exportation.

Au cours de la dernière décennie, le volume des céréales expédiées par la Voie maritime a considérablement diminué. Alors que la flotte des lacquiers transportait 57 p. 100 du grain de l'Ouest il y a dix ans, le chiffre correspondant n'était plus que de 27 p. 100 en 1992. Tous les usagers de la Voie maritime croient que la LTGO est en grande partie responsable de la situation. Le mode de paiement de la subvention a créé des distorsions et de l'inefficacité. Les usagers de la Voie maritime réclament pour le transport des céréales des règles du jeu équitables qui tiennent compte des coûts véritables et qui favorisent une juste concurrence de tous les modes pour l'argent consacré par les producteurs au transport. Ce qu'il faut, c'est un système de manutention et de transport des céréales davantage axé sur le marché, qui réduira les coûts et favorisera l'efficacité. La LTGO empêche les forces du marché de jouer leur rôle parce que la Loi est artificielle.

Il y a quelques années, il était possible d'apporter peu à peu des changements au système de manutention et de transport des céréales. Le temps ne nous le permet plus, étant donné surtout le nouvel Accord du GATT. La LTGO doit dès maintenant faire l'objet d'une importante révision.

RECOMMANDATION N° 5 : LES PORTS

Nous recommandons donc :

Que le mandat de notre Sous-comité soit prolongé et élargi pour lui permettre de terminer son étude complète du réseau des ports canadiens afin de déterminer ceux qui sont viables sur le plan commercial.

Commentaire

Cette recommandation est formulée par suite des inquiétudes qui nous ont été exprimées concernant le transport des céréales exportées via le port de Churchill. En raison de la LTGO, le taux de fret n'est pas représentatif des coûts plus élevés pour le transport des céréales par rail vers le port de Churchill (voies, coûts d'investissement et d'entretien, restriction des lignes aux wagons couverts et caractère saisonnier du port). En outre, la LTGO assure au CN une subvention supplémentaire d'environ quatre millions de dollars par année pour le transport des céréales vers Churchill. Qui plus est, le volume des céréales destinées à l'exportation et expédiées via Churchill a diminué au cours des dix dernières années.

Nous croyons qu'il faut trouver un moyen plus rationnel et plus rentable d'assurer la survie de Churchill comme collectivité. Cette responsabilité sociale et économique ne devrait pas être imposée au système de transport canadien. Autrement dit, la survie du port de Churchill est une question qui est liée davantage au développement régional qu'au transport. Des programmes régionaux d'aide économique ont été prévus à cette fin et, dans le cas qui nous occupe, c'est le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien qui devrait en assumer la responsabilité.

Nous avons utilisé le port de Churchill comme exemple. Il y a toutefois trop de ports à l'entrée et à la sortie de la Voie maritime pour la circulation qu'on y retrouve. Cette situation entraîne une concurrence malsaine entre eux. La question préoccupe le Comité des transports depuis un certain temps. En effet, dans le rapport qu'il a rendu public en juin 1993, sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, il recommandait au ministre de demander que le Comité des transports entreprenne une étude approfondie de l'administration, de la structure et de la compétitivité du réseau des ports canadiens. Compte tenu des témoignages entendus, nous désirons réitérer cette recommandation et nous avons l'intention de nous pencher à nouveau sur la question, nous concentrant plus particulièrement sur les ports de la Voie maritime, dans le contexte du réseau des ports nationaux.

RECOMMANDATION N° 6 : LES IMPÔTS PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

Nous recommandons donc :

Qu'un comité, formé de représentants municipaux et de représentants de l'Ontario et du Québec et dont le mandat serait établi par ces derniers, soit mis sur pied pour analyser les coûts actuellement assumés par ces provinces et municipalités ainsi que l'incidence de ces coûts sur la viabilité économique de la Voie maritime.

Commentaire

Tout au long des audiences, nous avons été surpris de voir à quel point les usagers se plaignent du lourd fardeau que représentent les taxes municipales pour les terminaux céréaliers et d'autres infrastructures portuaires. Effectivement, il est devenu évident que les taxes municipales imposées aux installations portuaires sont en train d'influer considérablement sur la viabilité de la Voie maritime. Par exemple, à Thunder Bay, Cargill a payé 1 022 million de dollars l'année dernière en taxes municipales pour son silo-élevateur. Par comparaison, elle n'a payé que 49 000 \$ US de taxes locales pour ses installations de Duluth. En fait, à Thunder Bay, les taxes municipales perçues pour les silos représentent environ 30 p. 100 du coût de mise en silo des céréales.

Nous reconnaissons qu'il s'agit là d'un domaine de compétence provinciale, mais comme nous l'avons déjà dit, nous croyons que toutes les collectivités qui profitent de la Voie maritime doivent contribuer à sa compétitivité sur le plan des prix. Il faut que quelque chose soit fait au sujet de la méthode d'imposition des terminaux céréaliers et d'autres infrastructures portuaires. Des problèmes se posent partout sur la Voie maritime et il est clair que le système de prélèvement de taxes municipales n'est pas concurrentiel avec les ports américains.

Chacun a un rôle à jouer dans le maintien de la compétitivité de la Voie maritime sur le plan des prix. Nous avons trouvé encourageant de voir que les travailleurs sont prêts à faire leur part en essayant avec les expéditeurs, les exploitants de quais et les autorités portuaires d'accroître la compétitivité et la productivité de la Voie maritime. Le récent contrat triennal approuvé par les manutentionnaires céréaliers de Thunder Bay en témoigne éloquemment. La nouvelle convention a été négociée en cinq jours seulement et est la première en son genre à l'avoir été sans l'aide d'un médiateur.

À la suite du rapport de la Commission d'enquête industrielle Picard, publié en 1967, les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec ont conclu des ententes qui les ont rendus non compétitifs en cette ère où la compétitivité est de règle à l'échelle mondiale. De fait, certains ont dit douter que ces ports puissent demeurer commercialement viables si la tendance actuelle se maintient. Nous partageons cette opinion et estimons que les débardeurs doivent aussi contribuer à maintenir la Voie maritime compétitive sur le plan des prix.

RECOMMANDATION N° 7 : LES PONTS DE VALLEYFIELD, MERCIER ET SAINT-LOUIS AINSI QUE LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Nous recommandons donc :

Que le gouvernement reconnaisse qu'il est du devoir de la Voie maritime d'entretenir les ponts de Valleyfield, Saint-Louis et Mercier et le tunnel de Melocheville, en vertu de l'article 3 de la LNT de 1987, et qu'il l'indemnise des coûts d'entretien et d'exploitation.

Commentaire

À Québec, de très vives critiques ont été formulées au sujet de la gestion et de l'entretien par l'Administration de la Voie maritime des ponts de Valleyfield, Mercier et Saint-Louis et du tunnel de Melocheville. Ces structures ne contribuent pas à la compétitivité de la Voie maritime sur le plan des prix. En fait, c'est tout le contraire, puisqu'elles représentent 3,5 millions de dollars dans le budget d'entretien annuel de l'Administration. Il est injuste de s'attendre à ce que les usagers de la Voie maritime contribuent par les péages aux dépenses d'entretien pour des structures qui ne leur sont d'aucune utilité.

La meilleure solution consisterait pour l'Administration de la Voie maritime à se défaire de ces structures. Personne à ce jour n'est toutefois prêt à assumer la responsabilité de leur exploitation et de leur entretien. L'article 3 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* définit le cadre de la politique en matière de transports nationaux. Cette politique prévoit notamment qu'une indemnisation juste et raisonnable doit être versée, dans la mesure du possible, à chaque transporteur ou mode de transport pour les ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public. Le gouvernement devrait reconnaître que la Voie maritime est tenue de mettre ces structures à la disposition du public, ce pourquoi il faudrait l'indemniser.

RECOMMANDATION N° 8 : LE TOURISME

Nous recommandons donc :

Que les gouvernements du Canada et des États-Unis s'engagent à entreprendre une étude de faisabilité en vue de développer une industrie des croisières sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le Groupe interparlementaire canado-américain devrait réunir dès que possible les représentants des deux gouvernements nationaux ainsi que les représentants des États du Minnesota, du Wisconsin, de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan, de l'Ohio et de la Pennsylvanie ainsi que des provinces de l'Ontario et du Québec afin de déterminer le processus qui permettra d'atteindre cet objectif.

Commentaire

Les paquebots faisant des croisières sur la Voie maritime pourraient compter sur un marché de 16 000 000 de passagers. Lorsque nous étions à Québec, nous avons tous été impressionnés par l'incidence qu'un grand paquebot de croisière ancré dans le port avait sur l'économie et le tourisme. L'avenir de l'industrie des croisières pourrait être très prometteur dans les Grands Lacs.

RECOMMANDATION N° 9 : LA LOI SUR LE CABOTAGE

Nous recommandons donc :

Que le ministre des Transports modifie les règlements découlant de la *Loi sur le cabotage* afin de prévoir une période d'attente de 14 jours avant qu'un permis de cabotage au Canada ne soit délivré pour un navire étranger, ou

Que le ministre des Transports, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, émette à l'intention de l'Office national des transports une directive l'enjoignant d'attendre 14 jours avant d'accorder une exemption en vertu de la *Loi sur le cabotage*.

Commentaire

La *Loi sur le cabotage*, qui limite à des navires canadiens le cabotage entre des ports canadiens, renferme une disposition en vertu de laquelle une licence peut être délivrée pour un navire étranger s'il n'existe pas de navire canadien qui soit adapté et disponible pour le cabotage. À l'heure actuelle, aucun délai fixe n'est prévu avant que l'Office national des transports n'accorde une exemption.

Nous avons reçu des demandes pressantes voulant qu'un préavis de 14 jours soit donné avant que l'Office national des transports puisse délivrer une licence pour un navire battant pavillon étranger. On voudrait donner ainsi à l'industrie maritime canadienne suffisamment de temps pour trouver un navire convenable.

Cette question a suscité un vif débat au moment où le projet de loi C-33, *Loi sur le cabotage*, a été étudié par le Comité et débattu à la Chambre. Étant donné que plusieurs demandes d'exemption ont été traitées dans de très courts délais (il suffit parfois de quelques heures ou de quelques jours), nous croyons que cette proposition est fondée.

Conclusion

Personne n'a suggéré que nous fermions la Voie maritime, bien au contraire. Tout le monde a dit, y compris des représentants de l'Ouest, que le Canada doit maintenir le réseau actuel est-ouest de manutention et de transport des céréales. À notre avis, il n'y parviendra que si la Voie maritime demeure une route économique et concurrentielle pour le transport. Nous vous avons présenté une stratégie bien définie, y compris certaines grandes recommandations en ce sens.

La viabilité économique de cette artère de transport essentielle doit être préservée. Selon une récente étude effectuée pour votre ministère, la Voie maritime des Grands Lacs aurait, chaque année, des répercussions totales de 2 à 4 milliards de dollars sur l'économie canadienne. En outre, d'autres études indiquent que l'activité de la Voie maritime générerait entre 10 000 et 15 000 emplois directs. D'après une étude américaine, la Voie maritime des Grands Lacs permettrait de créer presque 45 000 emplois connexes et la navigation générerait annuellement des revenus personnels, tant directs qu'induits de 1,9 milliard ainsi que des revenus totaux de 1,7 milliard pour les entreprises sises sur les rives américaines des Grands Lacs. Il faut en outre souligner que plus de 200 millions de tonnes de marchandises circulent chaque année sur la Voie maritime, dont une grande partie sur les rives américaines d'un même lac. De toute évidence, la Voie

maritime contribue de façon significative (bien que davantage au Canada) à l'économie des deux pays. De fait, la Voie maritime joue un rôle primordial pour les exploitations de minerai de fer du Labrador et du Québec, les ports du Bas-Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi que l'industrie de la fabrication, l'industrie agricole et les exploitations minières du centre de l'Amérique du Nord. Elle joue un rôle tout aussi important pour l'industrie de la manutention et du transport du grain de l'Ouest. Autrement dit, la Voie maritime n'est pas un enjeu local qui touche seulement les provinces centrales canadiennes, mais bien un enjeu qui concerne le Canada tout entier et qui devrait être considéré comme tel par tous ceux qui en bénéficient.

Il est clair que le maintien de cette voie navigable est d'une importance capitale pour la nation. Qui plus est, il faut déployer tous les efforts possibles pour faire savoir au grand public à quel point la Voie maritime contribue à l'économie canadienne et au réseau national de transports. Après tout, de nombreux témoins ont souligné le fait que le transport maritime est le mode de transport le moins coûteux pour expédier les marchandises en vrac. C'est également celui qui utilise le moins d'énergie, qui pollue le moins l'air et l'eau, qui provoque le moins d'accidents, qui génère le moins de déchets et qui entraîne le moins de perturbations sociales. L'une des principales raisons pour lesquelles nous avons entrepris cette étude était de démontrer que la Voie maritime est le mode de transport le moins onéreux et le plus efficace pour expédier les marchandises en vrac et, par conséquent, qu'elle devrait continuer à faire partie intégrante du réseau national de transports.

Les États-Unis et le Canada sont les gardiens de cette importante ressource qu'est la Voie maritime et notre rôle comme administrateurs publics et législateurs est de l'entretenir et de la renforcer. Nous devons cesser de nous tordre les mains de désespoir. Nous n'allons pas assister, impuissants, au déclin économique de la Voie maritime. Nous devons sur-le-champ prendre des mesures audacieuses, novatrices et décisives. Quel autre choix avons-nous?

Joe Comuzzi
Président, Sous-comité
de la Voie maritime du Saint-Laurent

Michel Guimond

Dick Harris

Charles Hubbard

Jim Jordan

OTTAWA, mardi le 25 octobre 1994

L'honorable Douglas Young
Ministre des Transports
Pièce 707
Édifice de la Confédération
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

Comme vous devez sûrement être au courant, le Comité permanent des transports a formé un sous-comité afin d'étudier l'avenir et plus particulièrement la viabilité de cette artère de transport vitale et primordiale pour le Québec et le Canada qu'est la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

À titre de seul représentant de l'Opposition officielle au sein de ce Comité, je me dois de vous transmettre la présente étant donné que moi et mon parti, le Bloc Québécois, ne pouvons être en accord avec certaines recommandations du rapport final du Sous-comité.

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les autres membres du Sous-comité pour leur ouverture d'esprit et plus particulièrement pour leur acceptation de tenir des audiences publiques dans la ville de Québec.

C'est dans cette foulée que je désire vous adresser les commentaires suivants et ce, à partir de la lettre qui vous a été transmise le 25 octobre 1994 qui comportait neuf recommandations et dont ma signature n'apparaît pas étant donné mon désaccord.

RECOMMANDATION N° 1 : UN NOUVEL ORGANISME BINATIONAL

Nous recommandons donc :

Que le Canada et les États-Unis entament immédiatement des discussions en vue de renégocier l'Accord sur la Voie maritime afin de créer un organisme binational chargé de gérer et d'exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs;

Que les barrières législatives qui empêchent la libre circulation des personnes et des marchandises, comme la *Jones Act* et la *Loi sur le cabotage*, soient modifiées de façon à ce que la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'y soit pas assujettie;

Que l'organisme binational soit établi en un seul endroit, qu'il s'autofinance et que les usagers de la Voie maritime participent à sa gestion et à son exploitation.

Commentaire

Il est certain qu'il existe certaines inefficacités au niveau des formalités gouvernementales exigées aux armateurs lors de l'acheminement de navires par la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces inefficacités pourraient être grandement réduites par la création d'un organisme binational de gestion de celle-ci. Toutefois, un tel organisme obligerait le Canada à partager le contrôle qu'il exerce actuellement sur une des voies navigables les plus importantes en Amérique du Nord.

La Voie maritime du Saint-Laurent se situe en territoire canadien et ce sont les payeurs de taxes du Canada et du Québec qui ont défrayé la majeure partie des coûts de sa construction. Pourquoi les Canadiens devraient-ils en partager la gestion avec les Américains? Le premier devoir du gouvernement est de protéger les intérêts des Canadiens et je ne crois pas qu'abdiquer une partie du contrôle soit dans l'intérêt de ceux-ci.

À mon avis, il devrait être possible de conclure une entente bilatérale avec les américains pour réduire les formalités et augmenter l'efficacité du contrôle sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Il n'est pas nécessaire de céder une partie de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent à des intérêts étrangers pour améliorer son efficacité. Les Canadiens sont capables de gérer leurs propres affaires comme les Québécois le seront après la souveraineté du Québec.

Je pense qu'il faut plutôt entreprendre des négociations avec les États-Unis sur une base de reconnaissance réciproque des mesures et organismes de contrôle entre nos deux pays. De plus, il faudrait chercher à éliminer, ou tout le moins limiter, les irritants comme le *Jones Act*. Une telle approche permettrait de réduire les formalités et augmentera l'efficacité pour l'acheminement de navires par la Voie maritime du Saint-Laurent.

RECOMMANDATION N° 2 : LES PÉAGES

Nous recommandons donc :

Que le gel actuel des péages se poursuive jusqu'à la création de l'organisme binational et que, afin d'assurer l'autosuffisance de celui-ci, les péages soient remplacés par un nouveau programme harmonisé de recouvrement des coûts.

Commentaire

Le remplacement des péages par un mode de récupération des coûts harmonisé avec celui des États-Unis mériterait une étude plus approfondie. Il faudrait avoir plus de détails sur la façon dont une telle mesure serait mise en place et quelles modalités d'application seraient retenues. À première vue, nous ne croyons pas qu'un tel système soit plus efficace que le système actuel. En effet, une taxe *ad valorem* canadienne perçue dans l'ensemble des ports deviendrait une forme de subvention à la Voie maritime ce qui pourrait nuire aux ports du Saint-Laurent en particulier.

RECOMMANDATION N° 3 : LE PILOTAGE

Nous recommandons donc :

Que la Loi sur le pilotage de 1972 soit abrogée, que les quatre administrations de pilotage soient dissoutes et que le nouvel organisme binational soit responsable du pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Commentaire

Je suis fortement en désaccord avec la recommandation du Sous-comité sur cette question. De plus, je considère que le Sous-comité outrepassa son mandat en la matière en intégrant une question qui relève plus de la navigation sur le Saint-Laurent que de la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons la chance d'avoir un système de pilotage extrêmement efficace et sécuritaire sur le Saint-Laurent. Les coûts ne représentent, pour les armateurs, qu'une infime fraction de leurs coûts d'exploitation. Je ne vois absolument pas pourquoi nous devrions effectuer des changements aussi importants dans l'administration du pilotage sur le Saint-Laurent.

À mon avis, il serait risqué sur le plan de la sécurité publique et au niveau écologique, de réduire nos exigences de pilotage sur le Saint-Laurent. Le fleuve n'est pas une voie d'eau facile à naviguer et l'apport des pilotes peut certainement éviter des accidents qui pourraient se traduire en crises environnementales. Le Saint-Laurent est un écosystème très fragile qui pourrait subir des dommages irrémédiables en cas de catastrophes majeures. Aucun système de guidage par satellite ne pourra fournir la contribution des pilotes dans des situations de crise. Le pilotage reste et restera essentiel sur le Saint-Laurent.

De plus, nous sommes en total désaccord avec le commentaire suivant émanant de la lettre majoritaire du Sous-comité. Et je cite : "Sur le fleuve Saint-Laurent, le pilotage consiste essentiellement en un monopole statutaire pour un service obligatoire."

La situation présente est nullement monopolistique car il est possible pour des capitaines naviguant régulièrement sur le Saint-Laurent d'obtenir la certification nécessaire qui leur donne la possibilité d'être dispensé de pilotage à bord du navire. Ainsi, comment peut-on parler de monopole quand on sait qu'au moins six capitaines canadiens se sont prévalus de cette opportunité à l'heure actuelle.

RECOMMANDATION N° 6 : LES IMPÔTS PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

Nous recommandons donc :

Qu'un comité, formé de représentants municipaux et de représentants de l'Ontario et du Québec et dont le mandat serait établi par ces derniers, soit mis sur pied pour analyser les coûts actuellement assumés par ces provinces

et municipalités ainsi que l'incidence de ces coûts sur la viabilité économique de la Voie maritime.

Commentaire

Nous sommes en désaccord avec le dernier paragraphe de la section "commentaire" qui laisse entendre que les débardeurs des ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec sont les seuls responsables de la compétitivité des ports du Saint-Laurent. En effet, ce commentaire risque d'envenimer le climat à la table des négociations qui semblerait acceptable à l'heure actuelle.

De plus, il appert que le commentaire traitant de la non-compétitivité des ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec serait inexact lorsque l'on procède à des comparaisons complètes avec des ports tels, Halifax, Saint-Jean et Baltimore. Finalement, nous avons eu l'occasion d'entendre lors d'audiences tenues à Québec des commentaires provenant de représentants de compagnies d'arrimage pas très édifiants sur leurs propres capacités de conclure des conventions collectives, ce qui équivaut en droit à "plaider sa propre turpitude".

RECOMMANDATION N° 8 : LE TOURISME

Nous recommandons donc :

Que les gouvernements du Canada et des États-Unis s'engagent à entreprendre une étude de faisabilité en vue de développer une industrie des croisières sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le Groupe interparlementaire canado-américain devrait réunir dès que possible les représentants des deux gouvernements nationaux ainsi que les représentants des États du Minnesota, du Wisconsin, de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan, de l'Ohio et de la Pennsylvanie ainsi que des provinces de l'Ontario et du Québec afin de déterminer le processus qui permettra d'atteindre cet objectif.

Commentaire

Nous ne sommes pas en désaccord avec la recommandation. Toutefois, il devrait être pris en considération que les provinces ont mis sur pied des organismes de tourisme plus importants que ne l'a fait le gouvernement fédéral et que conséquemment elles devraient détenir la maîtrise d'oeuvre d'un tel projet tout en s'assurant de la collaboration avec le gouvernement fédéral.

RECOMMANDATION N° 9 : LA LOI SUR LE CABOTAGE

Nous recommandons donc :

Que le ministre des Transports modifie les règlements découlant de la *Loi sur le cabotage* afin de prévoir une période d'attente de 14 jours avant qu'un permis de cabotage au Canada ne soit délivré pour un navire étranger, ou

Que le ministre des Transports, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, émette à l'intention de l'Office national des transports une directive l'enjoignant d'attendre 14 jours avant d'accorder une exemption en vertu de la *Loi sur le cabotage*.

Commentaire

Nous sommes d'accord avec cette recommandation. Notre système de cabotage est très ouvert et il aurait lieu d'entamer des discussions avec les États-Unis pour donner aux armateurs canadiens et aux navires sous pavillon canadien un accès équivalent à celui que les Américains ont dans nos eaux. Il y aurait peut-être lieu de demander aux Américains d'exclure les navires sous pavillon canadien du *Jones Act*.

Conclusion

Monsieur le Ministre, il m'a été fondamentalement impossible de signer la lettre qui vous a été envoyée par les membres du Sous-comité. Le rapport qui vous est soumis déborde, dans certains cas, le mandat qui avait été donné au Sous-comité et est parfois flou et imprécis.

À cet effet, il faut bien faire la distinction entre le fleuve Saint-Laurent (de Montréal à la mer) et la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs (partie écluses). La problématique des deux ensembles est bien différente et il ne faut pas confondre. Je crois que le Sous-comité n'avait pas le mandat d'examiner la problématique du fleuve et qu'à cet effet, celui-ci a outrepassé son mandat.

Nous sommes en désaccord sur un grand nombre de recommandations du Sous-comité et nous croyons même qu'un bon nombre d'entre elles pourraient nuire à la prospérité de certains ensembles au Québec et au Canada.

Recevez, monsieur le Ministre, l'expression de mes civilités.

Michel Guimond
Député de Beauport-Montmorency-Orléans
Critique de l'Opposition officielle en matière de transports

LISTE DES TÉMOINS

ORGANISATIONS OU PARTICULIERS	DATE
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	le 14 avril 1994 le 16 juin 1994
Glendon Stewart, président	
Alliance de la Fonction publique du Canada Comité d'action politique	le 24 mai 1994
M. Abdeluader Elkak	
American Great Lakes Ports	le 2 juin 1994
Kenneth J. Szallai, directeur du port de Milwaukee Davis Helberg, directeur exécutif Seaway Port Authority of Duluth	
Arrimage du Saint-Laurent - Division du Québec	le 25 mai 1994
Geoff Lemont, vice-président Alphonse Bélanger, vice-président exécutif	
Association des armateurs canadiens	le 27 avril 1994
Norman Hall, président Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes	
Association des armateurs du Saint-Laurent	le 24 mai 1994
Benoît Massicotte, directeur général	
Bouffard, Marsel	le 25 mai 1994
Bunge du Canada Ltée	le 25 mai 1994
Jean-Guy St-Onge, président	
Canada Steamship Lines Inc.	le 1 ^{er} juin 1994
Raymond Johnston, président et directeur général	

Chambre de commerce maritime

le 14 avril 1994

Jack McAllister, président
Jean-Paul Sirois, gérant

Commission canadienne du blé

Robert Roehle, directeur
Communications générales

le 4 mai 1994

Robert Harris, directeur, Opérations
ferroviaires de l'Ouest

Lorne Hehn, président
John Benci, directeur général, Transport

le 3 juin 1994

Commission du port de Thunder Bay

le 2 juin 1994

S. Paul Kennedy, directeur, Marketing
Cy Cook, directeur général et chef de Direction

Commission du port de Windsor

le 8 juin 1994

Bruck Easton, président
David Cree, directeur général-premier dirigeant
Matt Marchand, adjoint politique au
maire de Windsor

Compagnie minière Québec Cartier

le 24 mai 1994

Gaston Gendreau, Surintendant général,
Transports
Stan McGee, Surintendant divisionnaire,
Agence maritime

**Conseil consultatif de la Commission
canadienne du blé**

le 4 mai 1994

Wilf Harder, président
Roy Atkinson, membre

Conseil des affaires maritimes

le 11 mai 1994

Ramon Gralewicz, président, Syndicat
international des marins canadiens
George Miller, président, Canadian Lake
Carriers Association
Capitaine Maury Sjoquist, président national
Guilde de la marine marchande du Canada
John Fuchs, directeur exécutif

Conseil des grains du Canada	le 4 mai 1994 le 2 juin 1994
Douglas Campbell, président et premier dirigeant	
CN Rail	le 4 mai 1994 le 2 juin 1994
Sandi Mielitz, vice-président Région de l'Ouest	
Dofasco	le 3 juin 1994
David Mothersill, directeur Matières premières	
Fédération maritime du Canada	le 25 mai 1994
Francis C. Nicol, président	
<i>Grain Workers' Union</i>	le 4 mai 1994
Henry Kancs, secrétaire-trésorier	
<i>Great Lakes Commission</i>	le 6 juin 1994
Michael Donahue, directeur exécutif	
Guilde de la marine marchande	le 20 avril 1994
Capt. Maury Sjoquist, président national	
Hydro Ontario	le 1 ^{er} juin 1994
Jim Burpee, directeur général, Unité de production thermique Grant Seiveright, chef de Section, Opérations de combustible fossile	
<i>Lafarge Building Materials</i>	le 1 ^{er} juin 1994
Peter Mollard, président	
<i>Lakehead Shipping Company</i>	le 2 juin 1994
Gordon Turner, président	

Lakehead Terminal Elevators Association

le 2 juin 1994

Bob Dyck, vice-président adjoint
Directeur, Vente des produits
Opérations des terminaux, Cargill Limited

Louis Dreyfus Corporation

le 6 juin 1994

Adrian Tew, vice-président, Marketing

The Mariport Group Ltd.

le 1^{er} juin 1994

Christopher Wright, président
John Cowan, consultant principal

Médiation professionnelle du Québec Inc.

le 24 mai 1994

Simard, Denis Germain, avocat

MRC de Beauharnois-Salaberry

le 24 mai 1994

Daniel Charlesbois, maire, Municipalité
de Melochville
Yves Daoust, maire, Municipalité de
Saint-Louis-de-Gonzague

Municipalité régionale du Niagara

le 1^{er} juin 1994

Brian Merrett, président

Naud, Léonce

le 24 mai 1994

***Office de commercialisation des producteurs
de blé de l'Ontario***

le 21 juin 1994

Gus Sonneveld, directeur

Office national des transports du Canada

le 16 juin 1994

Neil Thurston, directeur, Direction
des coûts, taux et paiements
Don Rees, gestionnaire, Calcul des coûts
et des prix
Wendy Tadros, directrice, Direction du
contentieux

Office du transport du grain

le 3 mai 1994

Peter Thomson, administrateur
Mike Shumsky, directeur exécutif, Planification
Bruce McFadden, directeur exécutif, Exploitation

Ontario Corn Producers Associationle 1^{er} juin 1994

Brian Doidge, chef, Agriculture, Économies
et Affaires, Ministère de l'agriculture,
de l'alimentation et des affaires rurales
de l'Ontario

Pioneer Grain Company, Limited

le 3 juin 1994

Douglas R. Larson, président et
directeur général
Jim Weir, vice-président

Réseau CP Rail

Rick Saltee, vice-président, Marketing
et Ventes, Transports massifs
Axel Conradi, directeur général
Marketing-Traffic céréaliers
Transports massifs

le 4 mai 1994

le 4 mai 1994

le 16 juin 1994

Dan Stirling, directeur principal

le 16 juin 1994

Saint Lawrence Seaway Development Corporation

le 6 juin 1994

Erman Cocci, directeur associé

Société canadienne des ports

le 30 mai 1994

Arnold Masters, président du
Conseil administratif
Jean-Michel Tessier, président et
directeur général

**Société de développement économique
du Saint-Laurent (SODES)**

le 24 mai 1994

Henri Allard, président
Marc Gagnon, directeur général

Société du port de Québec

le 24 mai 1994

René Paquette, président du Conseil
d'administration
Ross Gaudreault, président et directeur général
Alexis Ségal, directeur, Affaires commerciales
et du développement

Société du port de Valleyfield

le 25 mai 1994

Daniel Dicaire, administrateur
Michel St-Louis, directeur, Développement portuaire

Stelco Inc.le 1^{er} juin 1994

Allan McKenzie, vice-président, Matières
premières, Achats et Transports
Brian Warry, directeur général, Achats
et Transports

**Syndicat des transports-communications
(Division des manuteneurs de grains)**

le 2 juin 1994

Herb Daniher, vice-président exécutif
Division des manuteneurs de grains

Syndicat du blé des Prairies

le 3 mai 1994

Charlie Swanson, membre du Conseil
d'administration et président
XCAN Grain Pool Ltd.
Patty Townsend, gérante, Communications

United Grains Growers

Paul Earl, gérant, Affaires générales

le 3 mai 1994

Ted Allen, président et président du Conseil

le 3 juin 1994

Ville de St. Catharinesle 1^{er} juin 1994

Joseph L. McCaffery, maire
Larry Tufford, administrateur

Ville de Thoroldle 1^{er} juin 1994

William C. Longo, maire
Kenneth R. Todd, administrateur

Welland Canals Foundation Inc.

le 1^{er} juin 1994

John Bedard, président

John Jackson, directeur, président sortant

Western Canadian Wheat Growers Association

le 4 mai 1994

Hubert Esquirol, président

LISTE DES SOUMISSIONS

<i>ORGANISATIONS OU PARTICULIERS</i>	<i>DATE</i>
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	le 14 avril 1994 le 16 juin 1994
<i>American Great Lakes Ports</i>	le 2 juin 1994
Arrimage du Saint-Laurent - Division du Québec	le 25 mai 1994
Association des armateurs canadiens	le 27 avril 1994
Association des armateurs du Saint-Laurent	le 24 mai 1994
Association des employeurs maritimes	le 3 juin 1994
<i>Bethlehem Steel Corporation</i>	le 6 juin 1994
Bouffard, Marsel	le 25 mai 1994
Bunge du Canada Ltée	le 25 mai 1994
<i>Canada Steamship Lines Inc.</i>	le 1 ^{er} juin 1994
Chambre de commerce maritime	le 14 avril 1994
CN Rail	le 4 mai 1994 le 3 juin 1994
Commission canadienne du blé	le 4 mai 1994 le 3 juin 1994
Commission du port de Thunder Bay	le 2 juin 1994
Commission du port de Windsor	le 8 juin 1994
Compagnie minière Québec Cartier	le 24 mai 1994
Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé	le 4 mai 1994
Conseil des affaires maritimes	le 11 mai 1994
Conseil des grains du Canada	le 4 mai 1994 le 3 juin 1994
<i>Corporation of Professional Great Lakes Pilots</i>	le 21 juillet 1994
Dofasco	le 3 juin 1994

Fédération maritime du Canada	le 25 mai 1994
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	le 9 mai 1994
<i>Great Lakes Commission</i>	le 6 juin 1994
Guilde de la marine marchande	le 20 avril 1994
<i>Halifax-Dartmouth Port Development Commission</i>	le 3 juin 1994
<i>Hudson Bay Route Association</i>	le 21 juin 1994
Hydro Ontario	le 1 ^{er} juin 1994
<i>Lakehead Shipping Company</i>	le 2 juin 1994
<i>Lakehead Terminal Elevators Association</i>	le 2 juin 1994
Luciani, Ted	le 31 mai 1994
<i>The Mariport Group Ltd.</i>	le 1 ^{er} juin 1994
Médiation professionnelle du Québec Inc.	le 24 mai 1994
<i>Mid-Canada Task Force on Port Survival</i>	le 3 juin 1994
Ministère des transports du Québec Direction du transport multimodal	le 15 septembre 1994
MRC de Beauharnois-Salaberry	le 24 mai 1994
Municipalité régionale du Niagara	le 1 ^{er} juin 1994
Office national des transports du Canada	le 16 juin 1994
Office du transport du grain	le 3 mai 1994
<i>Ontario Corn Producers Association</i>	le 1 ^{er} juin 1994
<i>Ontario Ministry of Transportation Freight Transportation Branch</i>	le 20 juin 1994
Les Pilotes du Bas-Saint-Laurent	le 28 juin 1994
<i>Pioneer Grain Company, Limited</i>	le 3 juin 1994
Réseau CP Rail	le 4 mai 1994 le 16 juin 1994
<i>Saint Lawrence Seaway Development Corporation</i>	le 6 juin 1994
Société canadienne des ports	le 30 mai 1994

Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)	le 24 mai 1994
Société du port de Québec	le 24 mai 1994
Société du port de Valleyfield	le 25 mai 1994
<i>Stelco Inc.</i>	le 1 ^{er} juin 1994
Syndicat des transports-communication (Division des manutenteurs de grains)	le 2 juin 1994
Syndicat du blé des Prairies	le 3 mai 1994
<i>Toronto Harbour Commissioners</i>	le 14 juin 1994
Union canadienne des employés des transports - AFPC	le 1 ^{er} juin 1994
<i>United Grains Growers</i>	le 3 juin 1994
<i>Upper Lakes Group Inc.</i>	le 27 avril 1994
Ville de Thorold	le 1 ^{er} juin 1994
<i>Welland Canals Foundation Inc.</i>	le 1 ^{er} juin 1994
<i>Western Canadian Wheat Growers Association</i>	le 4 mai 1994

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n^{os} 3 qui comprend le rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Reg Alcock



House of Commons
Canada

THE ST-LAWRENCE SEAWAY - A BI-NATIONAL APPROACH

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

October 1996

THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its mandate under the Standing Order 108(2), your Committee examined the questions relating to the St. Lawrence Seaway and has agreed to report the following:

Members of the Standing Committee on Transport

Chairman :

Reg Alcock, M.P. - Winnipeg South

Vice-Chairmen :

André Caron, M.P. - Jonquière

Joe Comuzzi, M.P. - Thunder Bay - Nipigon

MEMBERS

Gerry Byrne, M.P.

Roy Cullen, M.P.

Joe Fontana, M.P.

Jim Gouk, M.P.

Dick Harris, M.P.

Jim Jordan, M.P.

Stan Keyes, M.P.

Paul Mercier, M.P.

- Humber - Sainte Barbe - Baie Verte

- Etobicoke North

- London East

- Kootenay West - Revelstoke

- Prince George - Bulkley Valley

- Leeds - Grenville

- Hamilton West

- Blainville-Deux-Montagnes

Clerk of the Committee

Jacques Lahaie

Committee Researchers

John Christopher

David Cuthbertson

Second Session of the Thirty-fifth Parliament

TABLE OF CONTENTS

THE SEAWAY	1
MANDATE	1
INTERVENING FACTORS	2
A. The Users Group.....	2
B. Seaway Working Group.....	2
C. User Fees.....	2
FINDINGS AND RECOMMENDATIONS	2
A. A Bi-National Approach.....	2
1. Short-Term Goal	3
2. Long-Term Challenges.....	3
B. Commercialization	4
C. Seaway Working Group	5
CONCLUSION	6
SCHEDULE	7

THE ST. LAWRENCE SEAWAY - A BI-NATIONAL APPROACH

THE SEAWAY

The Seaway is a national asset to both Canada and the United States. It is of great importance to the social and economic prosperity of the North American heartland. Recent studies demonstrate how essential the Seaway is to the economies of Central Canada and the U.S. Midwest. It is estimated that the Seaway adds \$3 billion (Canadian) annually and up to 17,000 jobs to the Canadian economy, and \$2 billion (U.S.) annually and up to 49,000 jobs for the U.S. economy. If it is to survive and prosper it must remain a cost-effective and competitive transportation route for the movement of bulk commodities. What is required is a comprehensive revitalization plan and a clear, unambiguous commitment by both government and industry to carry it out.

There have been numerous studies dealing with the Seaway's operations, viability, and economic importance to both Canada and the United States. In fact some would say it has been studied "to death." We believe that that it is now time to bring some concrete proposals forward and finish the debate on the future of the Seaway. During the Standing Committee's visit to Washington last year to discuss the Seaway with users and government officials, it was evident that since the Sub-Committee's recommendation for a bi-national agency (in the fall of 1994) little had been said or done regarding this issue. Currently, the bi-national agency/approach is really only a concept and what is now required is a substantive proposal for its creation and operation. As we noted in our report on Marine Strategy, we should concentrate first in putting our own house in order, getting our costs down as much as possible. We should then develop a concrete proposal for a bi-national agency since it is clearly the lowest cost option for operating the Seaway and the best way to ensure its long-term viability and competitiveness. We are working on the first half of this equation - it is now time to begin on the second half.

Currently, there is simply too much duplication, regulation, bureaucracy, and high administrative costs on the Seaway. This has led to inefficiencies in the system and rising costs which are severally threatening the Seaway as a low cost competitive transportation route. Discussions focus on the elimination of duplication and bureaucracy, harmonization of regulatory regimes, the tolls issue, pilotage, Coast Guard services and costs, the operation of the system and most importantly, the structure of a bi-national agency to oversee the operations of the Seaway.

It bears noting that after many years of discussions between Canada and the United States over freer access for airlines between the two countries - with both parties saying an agreement could not be reached - we now have "Open Skies." What was required for this to happen was the **WILL TO DO IT!** Surely, it is now time to meet this challenge and provide the will to accomplish this task. If we can have "Open Skies" can we not have "**Open Waters**"?

MANDATE

In light of the importance of this issue to the future of transportation policy in Canada, the House of Commons Standing Committee on Transport, in May, formally gave the Vice-Chair of the Committee the responsibility of studying the feasibility of establishing a bi-national structure for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. Therefore on May 16 1996, the Vice-Chair of the Standing Committee on Transport and one researcher were authorized by the House of Commons to travel to Washington, D.C., Chicago and Montreal on May 21, 22 and 23 and on June 4, 5 and 6, 1996, to gather information on the creation of a bi-national structure for the St. Lawrence Seaway. This Reference was a result of the Sub-Committee's report to the Standing Committee on Transport on October 25, 1994 (See Schedule). Before going further, it must be stressed that we have focused our examination on the application of a bi-national structure for the operation of the 15 locks on the Seaway. In undertaking this mandate, consultations were conducted with a wide variety of Seaway stakeholders including representatives from the ports community, Seaway users and operators, labour, the United States Senate and House of Representatives and the U.S. Secretary of Transportation. In addition, discussions were undertaken with the "Users Group" which has been negotiating with the Canadian government to operate the Seaway on a

commercial basis. This has provided us with a broad overview as to the opinions regarding the establishment of a bi-national Seaway structure.

INTERVENING FACTORS

Since the Sub-Committee's report there have been a number of intervening factors that have occurred with regard to the future of the Seaway. These include the creation of a users group, the establishment of a Seaway Working Group and the introduction of user fees by the Canadian Coast Guard.

A. The Users Group

As noted earlier, Transport Canada has been negotiating with a group of nine Canadian Seaway users to take over the Canadian operation of the St. Lawrence Seaway. The "Users Group" is comprised of representatives of Louis Dreyfus, Cargill Ltd., James Richardson and Sons Ltd., Upper Lakes Shipping, Fednav Ltd., Dofasco Inc., Stelco Inc., Algoma Central and Canada Steamship Lines. While we have not been privy to the negotiations nor are we aware of the financial commitments being proposed by the Government of Canada, we are advised that a letter of intent has been signed with the "Users Group" to operate the Seaway.

B. Seaway Working Group

On June 5, 1996, Minister of Transport David Anderson and Secretary of Transportation, Federico Peña met and agreed that a Seaway Working Group should be struck to make recommendations on matters dealing with Seaway issues and that a report be made by both parties by mid-September of this year.

C. User Fees

On June 1, 1996, a national cost recovery program was implemented by the Canadian Coast Guard. As is well known, this is in direct opposition to the recommendation in the Keyes' report on National Marine Strategy (May 1995) which stated that no national cost recovery program should be implemented until the Coast Guard had its costs clearly identified and under control. The impact on the users of the Seaway will be significant and makes it even more imperative that we develop a bi-national approach to lower costs and streamline operations on the Seaway.

FINDINGS AND RECOMMENDATIONS

A. A Bi-National Approach

Throughout the discussions on the creation of a bi-national structure for the Seaway, we were impressed by the depth of the consensus in favour of such an approach. In fact, we can go so far as to say that we did not encounter any opposition to such a scheme in any of our consultations. The American Great Lakes Ports have gone so far as to adopt a formal position on this issue which supports the creation of a single, or bi-national agency to administer the Seaway. The "Users Group" has stated that it is in favour of a bi-national agency if a serious attempt was undertaken to create such a body. They did stress, however, that they wanted a degree of "certainty" with regard to Seaway costs and operations, including asset renewal, to ensure the future long-term survival of the Seaway system. The overwhelming consensus from U.S. legislators is that we get on with the task... "what are you waiting for?" ... the political will is there to get on with the job. In our view, the overwhelming consensus of the stakeholders was that the merging of the two agencies into a bi-national management entity would eliminate waste, improve efficiency, and reduce overall operating costs for both countries.

1. Short-Term Goal

While not delving into the specifics of how a bi-national Seaway structure would operate, consultations highlighted a number of areas that should be addressed in the **short term** to bring about **immediate** cost savings as a first step toward forming a bi-national not for profit entity. These areas are:

Administration - the consolidation of all administrative office personnel into one operational centre;

Personnel - the completion of a review as soon as possible of all personnel, including engineering and maintenance operations, in order to consolidate employees of the Canadian and U.S. authorities;

Navigational Aids - the implementation of a joint management system for the placement and servicing of all navigation aids that assist **commercial** shipping in the St. Lawrence Seaway System;

Self-Sufficiency - the establishment of a mutual agreement with respect to the Seaway becoming financially self-sufficient insofar as normal annual operations and regular maintenance of the Seaway is concerned. Furthermore, the present authorities should forecast all anticipated long-term maintenance costs for all locks and agree to the contribution that should be paid by each side for this long-term maintenance;

Divestiture of Non-Seaway Responsibilities - in preparation for the transition to a bi-national structure, the St. Lawrence Seaway Authority should immediately commence divestiture of all non-Seaway responsibilities;

Board of Directors - the Board of Directors of the not for profit bi-national body should include users from both countries, representatives from ports on the Seaway, labour, and representation from both U.S. and Canadian governments; and

Transition Period - to avoid duplication and the creation of another level of bureaucracy, the not for profit bi-national body should be established with the view to the eventual elimination of the St. Lawrence Seaway Authority and the St. Lawrence Seaway Development Corporation. The goal is one bi-national Agency to administer the Seaway.

2. Long-Term Challenges

We are well aware that there has been much discussion regarding the resolution of such issues as pilotage and icebreaking services. Again, consultations revealed that some areas of concern could be better dealt with over the **longer term**. To do otherwise would only sidetrack the main objective which is to create a bi-national entity. We are of the opinion that once the Board of Directors of the new bi-national body is in operation it would be responsible, among other things, for:

- * consolidation of pilotage services on the Seaway and the adoption of state of the art technology to enhance this service;
- * the development of a more cost-effective system for icebreaking services;
- * the review of Coast Guard services presently provided by both countries as they pertain to **commercial** navigation with the view to bringing efficiencies to this service; and

- * the review of statutory law and regulations in order to harmonize regulatory control for the efficient and most cost effective operation of the Seaway.

It is our opinion that by addressing the above concerns we would be providing both short- and long-term benefits to all Seaway users with the certainty of operations and costs achieved through the direction of the Board.

It is therefore recommended that:

Canada and the United States immediately begin negotiations for the creation of a bi-national structure for the operation of the 15 Seaway locks;

The timeframe for such negotiations take into consideration that progress towards the creation of a bi-national structure should be achieved in the short rather than long-term;

Due to the short timeframe, the focus of the bi-lateral negotiations for the creation of a bi-national entity for the Seaway should concentrate on resolving only issues that can realistically be solved in a short time span rather than having negotiations “bog” down over the more difficult long term problems; and

Once the new bi-lateral entity is created, it, through direction from its Board Directors, be charged with resolving the more difficult long term issues facing the Seaway.

B. Commercialization

Interspersed throughout this study of the bi-national issue was the question of commercialization of the Canadian portion of the Seaway. As noted above, there have been ongoing discussions between the Canadian government and a group of nine Canadian Seaway users - the “Users Group”- over their possible operation of the Canadian portion of the Seaway. We have not been privy to the detailed proposal put forward by this group. In fact, these discussions have been held in private, with no opportunity for public input or scrutiny. It should be noted, however, that in our discussions with various stakeholders, concerns have been raised as to whether this is in the best long-term interests of the Seaway. Some felt that the “Users Group” did not represent all the interests on the Seaway (e.g. labour) and that perhaps some stakeholders that were not part of the group might experience some discrimination, especially with regard to fees for Seaway services. Many believed that the users group approach for operating the Seaway would not result in a reduction in the duplication of services and a resultant overall cost reduction in the operations of the Seaway. In fact, an overriding belief was put forward that if the St. Lawrence Seaway Authority was allowed to follow a path towards commercialization it could achieve the same result within a bi-national framework. Indeed, many observers felt that a more expeditious procedure would be to pursue a bi-national approach rather than merely substituting another operational body for what is already in place on the Canadian side.

In this vein, we were impressed by the present level of cooperation that appears to be taking place between the St. Lawrence Seaway Authority in Canada and the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. We believe that perhaps a more prudent approach to rationalizing the Seaway’s problems would be to build upon this spirit of cooperation and have these two agencies work together on creating a bi-national structure for the Seaway. This is not to say that the users group does not have a relevant part to play in this process. To the contrary, we believe that it is of vital importance to have this group play a key role in working with the two agencies in defining the parameters of a new

bi-national structure and how it should operate in the future. They are the users of the Seaway and therefore should have a critical say in how it operates.

We recommend that:

In any negotiations for the creation of a bi-national entity for the Seaway, the users group, in conjunction with the two Seaway Agencies, play an integral role in these negotiations in defining the parameters of a bi-national structure and how it should operate in the future; and

The negotiations on the creation for a bi-national structure be open to all Seaway stakeholders and be subject to public scrutiny.

C. Seaway Working Group

Through discussions with officials at Transport Canada and with the Secretary of Transportation, we understand that the Minister and the Secretary have agreed to form a joint Seaway Working Group to look at Seaway issues, including that of a bi-national structure, and report by mid-September. After reviewing these terms we are of the opinion that they are much too broad to achieve meaningful negotiations and results by mid-September. As was stated earlier, we believe that there are a number of issues that can be addressed in the short term in preparation for the establishment of a bi-national entity. This is where the focus of the Seaway Working Group should lie - not in the issues that have NO CHANCE FOR RESOLUTION within a two-month timeframe. Therefore, we believe the number one priority for the working group should be examining how we can move towards a bi-national entity in the short term rather than deferring this option to a later date.

We have two entities now operating the Seaway. They are well aware of where there is duplication of services, where costs savings can be achieved and how functions can be integrated and streamlined. The Working Group can readily call upon this expertise to address these issues first in looking at a bi-national solution for the Seaway. It would be folly for the Working Group to get bogged down looking at a vast array of issues and not deal with the specific topic of a bi-national structure. Surely, once we have a framework for such a structure then that body can be charged with examining, in detail, the specifics for dealing with some of the more complicated problems facing the Seaway such as tolls and pilotage. By following such an approach, the new structure could deal expeditiously with those matters such as duplication of services and coordination of maintenance that can bring immediate benefits to the Seaway and savings to the users. If the Working Group attempts to deal with every issue facing the Seaway, we feel that little will be accomplished and the vision of a bi-national entity will be lost in the process.

Before leaving this subject, we believe it is imperative to note that in any endeavour such as this there must be the political will to carry it through. As mentioned earlier, throughout our discussions with legislators, we were struck by the fact that they believed that this will exists. We believe we should build on this and include legislators on both sides of the Seaway in the operations of the Working Group. They should play a critical role in this process. Furthermore, the results of the Working Group should be submitted to the appropriate legislative committee on each side of the Seaway for review.

A final caveat with regard to the Working Group is that of timing. While we realize that the timeframe is short, we are of the opinion that specific, preset meetings of the Working Group should be established in order to ensure that the issues are addressed in a timely manner and not left until the last minute with unachievable deadlines.

We recommend that:

The issue of the creation of a bi-national structure for the Seaway be the number one priority of the Working Group and that other, more contentious issues should not interfere with attaining this goal;

Legislative representation from both countries be included in the operations of the Working Group;

The results of the Working Group be submitted to the appropriate legislative committee on each side of the Seaway for review; and

Specific, preset meetings be an integral part of the Working Group's method of operation in order to deal with issues in a timely manner.

CONCLUSION

As stated at the outset of our investigations, the Seaway is a national asset to both Canada and the United States and a vital economic generator for both countries. We are at a critical juncture for the Seaway. At no other time in its history has it been subject to such intense competition from other transportation modes and routes than is the case today. Ships can choose where they deliver and pick up goods, shippers can choose the most cost efficient mode and routing for their products. They are not captive to the Seaway. In our opinion, the Seaway cannot afford any mistakes in terms of management and operation if it is to survive as a competitive transportation route in the future. It is just too fragile a transportation route to deal with any type of sustained crisis. Shippers and carriers need certainty. They want a degree of assurance that they will have access to a safe, efficient and cost effective transportation route for the foreseeable future.

Our aim in considering a bi-national structure for the operation of the Seaway's locks is to ensure that we have this facility in the future and that it remains an indispensable link in our two nation's economies. We believe that we have a window of opportunity before us to put together a plan to create a bi-national structure for this waterway. The political will is there, the legislation is before Parliament, there is close cooperation between the two Seaway agencies, a "Users Group" is involved in commercialization proposals for the Seaway and a seaway Working Group is being established. There has not been this much interest in the Seaway since its creation over 30 years ago.

The goal of establishing a bi-national structure is to reduce costs and increase efficiencies in order to make the Seaway a globally competitive transportation route. If this goal is not achieved, it will matter little what type of structure we have managing the system. We believe, and the stakeholders we consulted as well believe, that the bi-national approach offers the best option for attaining this goal and that this should be pursued with the utmost haste. We do not have the luxury of time...we must act immediately on this option. Time is of the essence!

We would just like to close with a statement we made in our 1994 Report on the Seaway. It was valid then and it is even more valid today.

"We and the United States are stewards of one of the great bi-national resources of the world and our mutual role as public administrators and legislators is to nourish and strengthen the Seaway system. There can be no more hand wringing. We are not going to preside over the Seaway's economic decline. We need bold, innovative and decisive action now. What other choice do we have?"

SCHEDULE

OTTAWA, October 25, 1994

The Honourable Douglas Young, PC, MP
Minister of Transport
707 Confederation Building
House of Commons
Ottawa, ONT.
K1A 0A6

Dear Sir:

The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, better known as the Seaway, is facing a crisis that is threatening its very survival as a low cost, competitive, environmentally friendly transportation route for the shipment of bulk commodities. In 1986, Paul Martin, then Chairman of Canada Steamship Lines Inc., in making some remarks on the Seaway, said,

"Imagine how those who first navigated our inland waters would feel if they could somehow return to see the miracle of the Seaway. And then imagine their feelings when we showed them how low on the list of national priorities it sits today."

That was eight years ago and nothing has changed. Indeed, the last government ignored the previous Sub-Committee's report and recommendations tabled in the House of Commons in December 1992. This cannot continue, otherwise the only option left to the government will be to shut the Seaway down. As you recently said, "The St. Lawrence Seaway is losing money and losing business year after year and cannot continue to operate under the *status quo*." We agree and are convinced that immediate and dramatic action is required. As one of our Members observed, in summing up his impressions during the hearings of the evidence to date, bandaids solutions are not going to work; major surgery is required. In light of the great urgency regarding the Seaway, the Committee decided, instead of a formal report to the House, which allows 150 days for a government response, to express its views and recommendations in this letter.

The only way the Seaway can survive is if it is a cost effective and competitive transportation route for the movement of bulk commodities. The following recommendations are intended to ensure that this is achieved.

RECOMMENDATION NO. 1: A NEW BI-NATIONAL AGENCY

We recommend that:

Canada and the United States immediately start discussions to renegotiate the Seaway Agreement to create a bi-national agency to manage and operate the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System; and that

legislative barriers to the free flow of people and goods, such as the *Jones Act* and the *Coasting Trade Act* be amended to exempt their application to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System; and that

the bi-national agency be established in one location, be self financing and that the users of the system participate in its management and operation.

Commentary

Canadian and foreign shipowners operating in the Seaway system are confronted with a myriad of agencies and regulations unrivalled by other modes of transportation. They must deal with Canadian regulations, US regulations, Canadian lake and river pilots, US pilots, different districts, multiple sets of facilities and overheads, two Seaway Authorities with their own sets of overheads, the Canadian and US Coast Guards, Canadian and US locks, tolls paid in Canadian and US dollars, pilotage and lockage fees paid in Canadian and US dollars, regulations for ship fittings required only for a Great Lakes voyage and nowhere else (and whether for one voyage or many), Canadian port fees, and US harbour maintenance and tonnage taxes. From the time that a ship enters the system to the time that it reaches a destination in Lake Superior, at least 12 government agencies will be involved: Canadian Coast Guard, Laurentian Pilotage Authority, Agriculture Canada, St. Lawrence Seaway Authority, St. Lawrence Development Corporation, Great Lakes Pilotage Authority, Ports Canada, Canada Customs, US Coast Guard, US Department of Agriculture, US Corps of Army Engineers, US pilots and US customs. "This is a bureaucrat's dream and a user's nightmare, but the users are waking up."

RECOMMENDATION NO. 2: SEAWAY TOLLS

We recommend that:

the current toll freeze continue until the bi-national agency has been created; and that in order to ensure the self-sufficiency of the bi-national agency tolls be replaced by a new harmonized cost recovery program.

Commentary

If the Seaway is to remain competitive, it has to compete on a level playing field with other waterborne routes, such as the Mississippi River system which does not have tolls. The biggest single factor which inhibits Seaway competitiveness is tolls. No tolls would mean more ships, more tonnage, more activity for the ports, which in turn would mean more jobs, more personal income, more personal spending and more tax revenue for the government. In other words, greater economic activity with all the economic benefits and the ripple effect that comes from it.

It is clear that the Americans will not be prepared to consider a bi-national approach for the Seaway unless something is done about tolls. Indeed, in the *Water Resources Development Act, 1986*, which, among other things, provided for the rebating of US tolls, there are provisions directing the US Department of Transportation and the Secretary of State to negotiate the same approach with Canada.

It is not possible to eliminate tolls because that would mean subsidizing the Seaway by approximately \$60 million a year without replacing these funds through some other form of cost recovery. Seaway tolls should be eliminated and Seaway costs recovered through a harmonized program which should be similar to the US nationwide *ad valorem* tonnage tax which is paid into the Harbour Maintenance Trust Fund. It makes sense to harmonize the Canadian and US cost recovery programs which would be applied to the Seaway bi-national system.

RECOMMENDATION NO. 3: PILOTAGE

We recommend that:

The Pilotage Act 1972 be repealed and the four pilotage authorities be dissolved; and that the new bi-national Agency be responsible for pilotage in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

Commentary

Canadian and US lakers are exempt from compulsory pilotage in the Great Lakes. In the St. Lawrence River pilotage is a legislated monopoly for a compulsory service. These costs have escalated rapidly over the years. The pilots, through the monopoly power given to them under the Act, have been able, through the years, to maximize their income and benefits. Moreover, even though pilotage fees have risen they have not been sufficient to cover the costs of the Laurentian Pilotage Authority which has incurred high losses over the past five years resulting in approximately \$20 million in direct government subsidies.

Canadian shipowners have called upon successive Ministers of Transport over the last 20 years to provide them with relief from compulsory pilotage. Nothing has been done and no apparent effort has been made by the government to get the Laurentian Pilotage Authority's costs under control. The only solution, taking into consideration our initial recommendation concerning a bi-national operating agency, is to transfer the responsibility to the agency. This would mean the repeal of the *Pilotage Act 1972* and the dissolution of the Pilotage Authorities.

In passing we would like to note that recent technological advances such as satellite global positioning systems coupled with computer based charting allow for more precise and safer navigation and these would appear to be technologically superior alternatives to traditional pilotage.

RECOMMENDATION NO. 4: THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

We recommend that:

the WGTA must be reformed to create a market-driven grain handling and transportation system.

Commentary

The competitiveness of the Seaway is inextricably linked to high volumes of export grain which enables the system to provide cost effective transportation for a variety of other bulk commodities, most importantly, iron ore moving from Quebec mines to Great Lakes steel plants. The successful commercial formula has been, grain down bound -- iron ore up bound and there are no other commercial alternatives or options to it. Grain has traditionally been the backbone of Seaway traffic and the system's financial viability to a large extent depends on the continued movement of large volumes of export grain.

Over the last decade the volume of grain shipped through the Seaway has fallen dramatically. Whereas the laker fleet moved 57% of western grain a decade ago that figure had decreased to as low as 27% in 1992. All of the Seaway users believe that one of the primary reasons for this decline is the WGTA. The way in which the subsidy is paid has

caused distortions and inefficiencies in the system. What the Seaway is asking for is a level playing field for the transportation of grain where the true costs are evident and all modes can compete fairly for the producer's transportation dollar. What is required is a more market-driven grain handling and transportation system that will reduce costs and create efficiencies. The WGTA prevents market forces from operating properly because the Act is artificial.

A few years ago it was possible to make changes to the grain handling and transportation system on an incremental basis. We do not have the luxury of time, particularly in light of the new GATT agreement. A major and immediate overhaul of the WGTA is required.

RECOMMENDATION NO. 5: PORTS AND HARBOURS

We recommend that:

the mandate of our Sub-Committee be extended and enlarged in order to complete a comprehensive study of Canada's ports and harbours system to determine which are commercially viable.

Commentary

What has prompted this recommendation is the concern that was expressed to us regarding the use of Churchill for grain exports. Because of the WGTA, the higher cost for shipping grain over the rail line to Churchill (i.e. track, capital and maintenance costs, line restriction to boxcars, and seasonality of the port) are not reflected in the freight rate. Furthermore, the WGTA provides CN with an extra subsidy of approximately \$4 million annually for hauling grain to Churchill. In addition, over the last 10 years, Churchill has experienced dwindling volumes of export grain.

We think a more rational and cost effective way of maintaining Churchill as a viable and cohesive community must be found. The transportation system of Canada should not be saddled with the social and economic responsibilities of maintaining any port or harbour in the system. In other words, the survival of the Port of Churchill should be an issue of regional development rather than transportation. There are regional economic assistance programs available and, in this instance, the Department of Western Economic Diversification should take responsibility.

We have used Churchill as an example. However, there are too many ports in and out of the Seaway system for the amount of traffic. As a result there is within the ports and harbours system a level of destructive competition. This is an issue that has concerned the Transport Committee for some time. In its report of June 1993 on the recommendations of the National Transportation Act Review Commission, it was recommended that the Minister request that the Transport Committee undertake a comprehensive study of the administration, structure and competitiveness of the Canadian ports system. Based upon our hearings, we want to reinforce this recommendation and we intend to pursue this issue concentrating on the Seaway system ports as well as examining the matter within the context of the entire Canadian ports structure.

RECOMMENDATION NO. 6: PROVINCIAL/MUNICIPAL TAXATION

We recommend that:

an interprovincial/municipal committee from the provinces of Ontario and Quebec be struck to analyze the existing provincial/municipal costs and how those costs affect the economic viability of the Seaway, and that the terms of reference should be determined by the two provincial authorities.

Commentary

Throughout the hearings we were surprised by the amount of concern expressed by users regarding the heavy burden of municipal taxes on grain terminals and other port infrastructure. Indeed, it became clear that municipal taxation on port related facilities is having a significant impact on the viability of the Seaway. For example, in Thunder Bay the Cargill elevator paid \$1.022 million in municipal taxes last year. In contrast, the Cargill facility in Duluth, which is one third larger, paid \$49,000 US in local taxes. In fact in Thunder Bay the level of municipal taxation on elevators makes up approximately 30% of the cost to elevate grain.

We recognize that this is a provincial responsibility but, as we have said before, we believe that every community that benefits from the Seaway must make its contribution to keeping the Seaway cost competitive. Something has to be done regarding the method of assessment of grain terminals and other port infrastructure. There are problems in the entire Seaway system and it is clear that the municipal tax levy structure is not competitive with those ports and harbours in the US.

Everyone must play a role in maintaining the cost effectiveness of the Seaway. We were encouraged to find that labour is demonstrating a willingness to do its part by working with shippers, dock operators and port authorities to boost Seaway competitiveness and productivity. An excellent example of this cooperative and responsible approach is the recent three-year contract approved by Thunder Bay grain handlers. The new pact took only five days to negotiate and was the first with agreement in Canada to be reached without a mediator.

As a result of the Picard Industrial Inquiry Commission's Report in 1967, the ports of Montreal, Trois-Rivières and Quebec City have entered into contracts that made them very uncompetitive in this era of global competition. In fact, some doubt was expressed that these ports can remain commercially viable if the present trend continues. We share that opinion and believe that the longshoremen must make their contribution to keeping the Seaway cost competitive.

RECOMMENDATION NO. 7: VALLEYFIELD, MERCIER AND ST. LOUIS BRIDGES AND THE MELOCHEVILLE TUNNEL

We recommend that:

the Seaway Authority's responsibility for the maintenance of the Valleyfield, St. Louis and Mercier bridges and the Melocheville Tunnel be recognized as an imposed public duty as set out in Section 3 of the NYA, 1987 and the Authority reimbursed for the costs of maintenance and operation by the government.

Commentary

In Quebec City, we heard some very strong criticism regarding the Seaway Authority's responsibility and maintenance for the Valleyfield, Mercier and St. Louis bridges and the Melocheville tunnel. These structures do not contribute to the Seaway system. Indeed, just the opposite as they are a \$3.5 million burden on the Authority's annual maintenance budget. It is not fair to expect Seaway users to fund maintenance expenses through tolls for structures for which they have no use.

The most appropriate solution would be for the Seaway Authority to devolve itself of these structures. There is no willing party to assume operating and maintenance responsibilities. Section 3 of the *National Transportation Act, 1987*, sets out the framework for a national transportation policy. One aspect of that policy is that each carrier or mode of transportation so far as is practicable receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty. The government should recognize the Seaway's responsibility for these structures as an imposed public duty and should be reimbursed for it.

RECOMMENDATION NO. 8: TOURISM

We recommend that:

federal governments of Canada and the US undertake a study on the feasibility of a cruise ship industry for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. The Canada-United States Inter-Parliamentary Group shall bring together as soon as possible the representatives of both federal governments -- representatives from the states of Minnesota, Wisconsin, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio and Pennsylvania and the provinces of Ontario and Quebec to develop a process by which this goal can be accomplished.

Commentary

There is a potential cruise ship market of 16,000,000 passengers in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. When we were in Quebec City all of the committee were impressed with the economic activity and tourism generated by a large cruise ship in port. There is great potential for the cruise ship industry in the entire Great Lakes Seaway system.

RECOMMENDATION NO. 9: THE COASTING TRADE ACT

We recommend that:

the Minister of Transport amend the *Coasting Trade Act* regulations to provide for a 14-day waiting period prior to the issuance of a license to a foreign vessel to engage in the coasting trade of Canada, or

the Minister of Transport through the Governor in Council issue to the National Transportation Agency a policy direction that a 14-day waiting period be applied in connection with its responsibility for the administration of the waiver system under the *Coasting Trade Act*.

Commentary

Under the *Coasting Trade Act* which limits the coasting trade between Canadian ports to Canadian ships there is provision for a waiver system whereby a foreign vessel can obtain a license if no Canadian ship is suitable and available to engage in the coasting trade. Currently there is no provision for a fixed waiting period before the National Transportation Agency issues a waiver.

We received strong representations to the effect that there should be provision for a 14-day notice period before the National Transportation Agency could issue a license to a foreign flag vessel. The intent is to give the Canadian marine industry a fair and reasonable amount of time to respond to the request for a suitable ship.

There was considerable debate regarding this matter at the time that Bill C-33, the *Coasting Trade Act*, was considered by this Committee and debated in the House. In light of this and the fact that there have been several waiver applications that have been processed in a very short period of time (i.e. a matter of hours or a few days), we think that this proposal has merit.

Conclusion

Nobody has suggested that we should shut down the Seaway. In fact, just the opposite. Everyone, including all western interests, has said that Canada must maintain the current east/west grain handling and transportation system. The only way we believe this can be done is if the Seaway continues to be a low-cost, competitive transportation route. We have presented a dramatic strategy, including some far-reaching recommendations aimed at doing just that.

The economic viability of this essential transportation artery must be saved. A recent study for your Department estimated that the total annual economic impact of the Great Lakes/Seaway System on the Canadian economy is somewhere between \$2 and \$4 billion. In addition, other studies estimate the direct employment generated by Seaway activity to be between 10,000 and 15,000 jobs. An American study has estimated that the Great Lakes St. Lawrence Seaway System generates nearly 45,000 Maritime-related jobs, and that shipping in the system generates \$1.9 billion in annual personal income both direct and induced, and \$1.7 billion in total annual revenue for U.S. Great Lakes companies. Moreover, it should be noted that more than 200 million tonnes of traffic move on and through the Great Lakes Seaway System annually, of which a large volume is intra-lake American traffic. Obviously, the Seaway System makes a significant contribution (albeit, relatively larger for Canada) to the national economies of both countries. Indeed, the Seaway is of vital importance to the iron ore mines of Labrador and Quebec, the ports of the lower St. Lawrence, the ports of the Great Lakes, the manufacturing, agriculture and mining industries in the heartland of North America, and equally important, the western grain handling and transportation industry. In other words, the Seaway is not a parochial central Canadian issue. It is a "Canada" issue and should be seen as such by all of the various interests that benefit from the system.

Clearly, it is vital to the national interest to maintain this waterway. Moreover, it is important that every effort be made to raise the level of public understanding as to the importance of the Seaway's contribution to Canada's economy and its national transportation network. After all, many witnesses emphasized the fact that the marine mode is the least cost means for shipping bulk commodities. It is the most energy efficient and the least of everything: least air and water pollution, least accidents, least waste products, and the least social disruption. One of the major reasons we undertook this study was to demonstrate that the Seaway system is the least cost, most efficient transportation mode for shipping bulk commodities and therefore should be maintained as part of Canada's transportation network.

We and the United States are stewards of one of the great bi-national resources of the world and our mutual role as public administrators and legislators is to nourish and strengthen the Seaway system. There can be no more hand wringing. We are not going to preside over the Seaway's economic decline. We need bold, innovative and decisive action now. What other choice do we have?

Joe Comuzzi
Chair, Sub-Committee
on the St. Lawrence Seaway

Michel Guimond

Dick Harris

Charles Hubbard

Jim Jordan

OTTAWA, Tuesday, October 25, 1994

The Honourable Douglas Young
Minister of Transport
Room 707, Confederation Building
House of Commons
Ottawa, ON
K1A 0A6

Dear Sir:

As you are no doubt aware, the Standing Committee on Transport struck a subcommittee to study the future and in particular the viability of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System, which is such a vital and significant transportation link for Quebec and Canada.

As the only representative of the Official Opposition on the Committee, it is my duty to send you this letter, since my party, the Bloc Québécois, and myself cannot agree with some of the subcommittee's recommendations.

I would like to take this opportunity to thank the other members of the Sub-Committee for their open-mindedness and specifically for agreeing to hold public hearings in Quebec City.

It is with these considerations in mind that I would like to make the following comments about the letter sent to you on October 25, 1994, which set out nine recommendations. My signature did not appear on that letter because I disagreed with certain of its elements.

RECOMMENDATION NO. 1: A NEW BI-NATIONAL AGENCY

We recommend:

That Canada and the United States immediately start discussions to renegotiate the Seaway Agreement to create a bi-national agency to manage and operate the Great Lakes St. Lawrence Seaway System;

That legislative barriers to the free flow of people and goods, such as the *Jones Act* and the *Coasting Trade Act*, be amended to exempt their application to the Great Lakes St. Lawrence Seaway System;

That the bi-national agency be established in one location, be self-financing and that the users of the system participate in its management and its operation.

Commentary

There are indeed a number of inefficiencies caused by government formalities with which shipowners sending ships through the St. Lawrence Seaway must contend. These inefficiencies could be greatly minimized by the establishment of a bi-national management agency for the Seaway. However, an Agency of this kind would require Canada to share its control over one of the largest navigable waterways in North America.

The St. Lawrence Seaway is situated in Canada's territory and taxpayers in Canada and Quebec paid for most of its construction. Why should Canadians share its management with Americans? The government's primary duty is to protect the interests of Canadians, and I do not think that abdicating its control over the Seaway is in the interest of Canadians.

In my view, it should be possible to reach a bilateral agreement with the Americans to cut down the formalities and make our control over the St. Lawrence Seaway more effective. We do not have to relinquish part of the administration of the St. Lawrence Seaway to foreign interests in order to make it more effective. Canadians are capable of managing their own affairs, just as Quebecers will be once Quebec has become a sovereign state.

I think we should instead begin the negotiations with the United States with the mutual recognition of the control measures and organizations that already exist in our two countries. In addition, we should also seek to eliminate, or at least minimize, irritants such as the *Jones Act*. This approach would allow us to reduce the formalities and make shipping through the St. Lawrence Seaway more efficient.

RECOMMENDATION NO. 2: SEAWAY TOLLS

We recommend:

That the current toll freeze continue until the bi-national agency has been created, and that in order to ensure the self-sufficiency of the bi-national agency, tolls be replaced by a new harmonized cost recovery program.

Commentary

The proposal to replace tolls with a harmonized Canadian and US cost recovery program deserves further study. More information is needed about how such a system would be set up and applied. At first glance we do not think that this system would be any more effective than the current one. In fact, a nationwide *ad valorem* tax levied in all

ports could be used as a type of grant to the Seaway that might be detrimental to the ports on the St. Lawrence in particular.

RECOMMENDATION NO. 3: PILOTAGE

We recommend:

That the *Pilotage Act 1972* be repealed and the four pilotage authorities be dissolved; and that the new bi-national agency be responsible for pilotage in the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

Commentary

I strongly oppose the Sub-Committee's recommendation on this issue. In addition, I feel that the Sub-Committee has exceeded its mandate in discussing an issue that relates primarily to shipping on the St. Lawrence River, not to shipping in the St. Lawrence Seaway. We are fortunate to have an extremely safe and efficient pilotage system on the St. Lawrence. Pilotage costs comprise only a small fraction of shippers' operating expenses. I see absolutely no reason why we should make such major changes in the St. Lawrence pilotage authority.

It is my opinion that reducing our pilotage requirements on the St. Lawrence River would be perilous both for the public and for the environment. The river is not an easily navigated waterway and the use of pilots certainly prevents accidents that could turn into environmental disasters. The ecosystem of the St. Lawrence is extremely fragile and could be irretrievably damaged by a major accident. No satellite positioning system can provide the guidance that pilots do in crisis situations. Pilotage is now and will remain essential on the St. Lawrence River.

In addition, we totally disagree with the comment contained in the letter from the majority on the Sub-Committee, and I quote: "In the St. Lawrence River pilotage is a legislated monopoly for a compulsory service."

The current situation cannot be considered a monopoly in the least, since captains who sail the St. Lawrence regularly can obtain certification that enables them to dispense with pilotage on their ships. So how can there be a monopoly when at least six captains now have that right?

RECOMMENDATION NO. 6: PROVINCIAL/MUNICIPAL TAXATION

We recommend:

That an interprovincial/municipal committee from the provinces of Ontario and Quebec be struck to analyze the existing provincial/municipal costs and how those costs affect the economic viability of the Seaway and the terms of reference should be determined by the two provincial authorities.

Commentary

We disagree with the last paragraph in the "commentary" section which implies that the competitiveness of the St. Lawrence ports depends entirely on the longshoremen in the ports of Montreal, Trois-Rivières and Quebec City. As a matter of fact, this comment is likely to embitter the atmosphere at the negotiating table, just when negotiations appeared to be going so well.

Furthermore, it appears that the comment about the Montreal, Trois-Rivières and Quebec City ports being uncompetitive is untrue when those ports are compared with Halifax, Saint John and Baltimore, for example. Finally, during the public hearings in Quebec City we heard comments by representatives of stevedoring companies

that were not very impressive regarding their own abilities to negotiate collective agreements, - in law, this is known as "pleading one's own turpitude".

RECOMMENDATION NO. 8: TOURISM

We recommend:

That the federal governments of Canada and the US undertake the development of a cruise ship industry for the Great Lakes St. Lawrence Seaway System. The Canada/United States Interparliamentary Group shall bring together as soon as possible the representatives of both federal governments and from the states of Minnesota, Wisconsin, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio and Pennsylvania, and from the provinces of Ontario and Quebec, to develop a process by which this goal can be accomplished.

Commentary

We do not disagree with the recommendation. However, it should be borne in mind that the provinces have set up larger tourism agencies than the federal government has and that consequently they should be the principal contractors, working in co-operation with the federal government.

RECOMMENDATION NO. 9: THE COASTING TRADE ACT

We recommend:

That the Minister of Transport amend the *Coasting Trade Act* regulations to provide for a 14-day waiting period prior to the issuance of a licence to a foreign vessel to engage in the coasting trade of Canada, or

That the Minister of Transport through the Governor in Council issue to the National Transportation Agency a policy direction that a 14-day waiting period be applied in connection with its responsibility for the administration of the waiver system under the *Coasting Trade Act*.

Commentary

We agree with this recommendation. Our coasting trade system is very open and negotiations should be started with the United States to give Canadian shipowners and ships flying the Canadian ensign the same access as American ships have in our coastal waters. It might be worthwhile to ask the Americans to exclude ships under Canadian flag from the *Jones Act*.

Conclusion

Mr. Minister, it is absolutely impossible for me to sign the letter sent by the members of the Sub-Committee. The report submitted to you in certain cases exceeds the Sub-Committee's terms of reference and in some areas is unclear and imprecise.

A clear distinction must be made between the St. Lawrence River (from Montreal to the sea) and the Great Lakes/St. Lawrence Seaway (locks section). The issues confronting the two entities are completely different and must not be confused. I do not think it was the Sub-Committee's mandate to review the issues confronting the river, and I believe that, in doing so, it exceeded its mandate.

We disagree with many of the Sub-Committee's recommendations and we are even of the view that some of them may be detrimental to the prosperity of certain communities in Quebec and Canada.

Yours sincerely,

Michel Guimond, MP
Beauport-Montmorency-Orléans
Official Opposition Critic for Transport

LIST OF WITNESSES

<i>ORGANIZATIONS OR INDIVIDUALS</i>	<i>DATE</i>
<i>Alliance de la Fonction publique du Canada</i> <i>Comité d'action politique</i>	May 24, 1994
M. Abdeluader Elkak	
American Great Lakes Ports	June 2, 1994
Kenneth J. Szallai, Port Director, Milwaukee Davis Helberg, Executive Director, Seaway Port Authority of Duluth	
Bouffard, Marsel	May 25, 1994
Bunge of Canada Ltd.	May 25, 1994
Jean-Guy St-Onge, President	
Canada Grains Council	May 4, 1994 June 2, 1994
Douglas Campbell, President and Chief Executive Officer	
Canada Ports Corporation	May 30, 1994
Arnold Masters, Chairman Jean-Michel Tessier, President and Chief Executive Officer	
Canada Steamship Lines Inc.	June 1, 1994
Raymond Johnston, President and Chief Operating Officer	
Canadian Merchant Service Guild	April 20, 1994
Capt. Maury Sjoquist, National President	
Canadian Shipowners Association	April 27, 1994
Norman Hall, President Neil Hunter, Director of Marine Operations	

Canadian Wheat Board

Robert Roehle, Head, Corporate Communications
Robert Harris, Director, Grain Transportation
Western

May 4, 1994

Lorne Hehn, Chief Commissioner
John Benci, General Director, Transportation

June 3, 1994

Canadian Wheat Board Advisory Committee

May 4, 1994

Wilf Harder, Chairman
Roy Atkinson, Member

Chamber of Maritime Commerce

April 14, 1994

Jack McAllister, President
Jean-Paul Sirois, General Manager

City of St. Catharines

June 1, 1994

Joseph L. McCaffery, Mayor
Larry Tufford, City Administrator

City of Thorold

June 1, 1994

William C. Longo, Mayor
Kenneth R. Todd, City Administrator

CN Rail

May 4, 1994

June 2, 1994

Sandi Mielitz, Vice-President, Western

CP Rail System

Rick Sallee, Vice-President
Marketing and Sales, Heavy Haul
Axel Conradi, General Manager
Marketing-Grain, Heavy Haul

May 4, 1994

May 4, 1994

June 16, 1994

Dan Stirling, Senior Manager

June 16, 1994

Council of Maritime Affairs

May 11, 1994

Ramon Gralewicz, President
Seafarers International Union
George Miller, President, Canadian Lake
Carriers Association
Capt. Maury Sjoquist, National President
Canadian Merchant Service Guild
John Fuchs, Executive Director

CRM of Beauharnois-Salaberry	May 24, 1994
Daniel Charlesbois, Mayor, Municipality of Melochville	
Yves Daoust, Mayor, Municipality of Saint-Louis-de-Gonzague	
Dofasco	June 3, 1994
David Mothersill, Manager, Raw Materials	
Grain Transportation Agency	May 3, 1994
Peter Thomson, Administrator	
Mike Shumsky, Executive Director, Planning	
Bruce McFadden, Executive Director, Operations	
Grain Workers' Union	May 4, 1994
Henry Kancs, Secretary-Treasurer	
Great Lakes Commission	June 6, 1994
Michael Donahue, Executive Director	
Lafarge Building Materials	June 1, 1994
Peter Mollard, President	
Lakehead Shipping Company	June 2, 1994
Gordon Turner, President	
Lakehead Terminal Elevators Association	June 2, 1994
Bob Dyck, Assistant Vice-President	
Farm Supply Marketing Manager	
Terminal Operations, Cargill Limited	
Louis Dreyfus Corporation	June 6, 1994
Adrian Tew, Vice-President, Marketing	
The Mariport Group Ltd.	June 1, 1994
Christopher Wright, President	
John Cowan, Senior Consultant	
Médiation professionnelle du Québec Inc.	May 24, 1994
Simard, Denis Germain, avocat	

National Transportation Agency of Canada

June 16, 1994

Neil Thurston, Director, Costing, Rates
and Payment Directorate

Don Rees, Manager, Cost Applications and
Payments

Wendy Tadros, Director, Legal Services
Directorate

Naud, Léonce

May 24, 1994

Ontario Corn Producers Association

June 1, 1994

Brian Doidge, Head of Agriculture, Economics
and Business, Ontario Ministry of Agriculture
Food and Rural Affairs

Ontario Hydro

June 1, 1994

Jim Burpee, General Manager

Fossil Business Unit

Grant Seiveright, Section Head

Fossil Fuel Operations

Ontario Wheat Producers Marketing Board

June 21, 1994

Gus Sonneveld, Director

Pioneer Grain Company, Limited

June 3, 1994

Douglas R. Larson, President and

Chief Executive Officer

Jim Weir, Vice-President

Prairie Pools

May 3, 1994

Charlie Swanson, Executive Member

and President, XCAN Grain Pool Ltd.

Patty Townsend, Manager, Communications

Quebec Port Corporation

May 24, 1994

René Paquette, Chairman of the Board

Ross Gaudreault, Chairman and Chief Executive Officer

Alexis Ségal, Director, Commercial Affairs and

Development

Quebec Cartier Mining Co.

May 24, 1994

Gaston Gendreau, Superintendent, Transport

Stan McGee, Divisional Superintendent,

Marine Services

Regional Municipality of Niagara	June 1, 1994
Brian Merrett, Chairman	
Shipping Federation of Canada	May 25, 1994
Francis C. Nicol, President	
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	June 6, 1994
Erman Cocci, Associate Administrator	
St. Lawrence Economic Development Council (SODES)	May 24, 1994
Henri Allard, President	
Marc Gagnon, Director General	
St. Lawrence Seaway Authority	April 14, 1994 June 16, 1994
Glendon Stewart, President	
St. Lawrence Shipoperators Association Inc.	May 24, 1994
Benoît Massicotte, Director General	
St. Lawrence Stevedoring - Division of Quebec Stevedoring Co. Ltd.	May 25, 1994
Geoff Lemont, Vice-President	
Alphonse Bélanger, Executive Vice-President	
Stelco Inc.	June 1, 1994
Allan McKenzie, Vice-President	
Raw Materials, Purchasing and Transportation	
Brian Warry, General Manager, Purchasing and Transportation	
Thunder Bay Harbour Commission	June 2, 1994
S. Paul Kennedy, Director of Marketing	
Cy Cook, General Manager and Chief Executive Officer	
Transportation Communications Union (Grain Handlers)	June 2, 1994
Herb Daniher, Executive Vice-President	
Grain Division	
United Grain Growers	
Paul Earl, Manager, Corporate Affairs	May 3, 1994
Ted Allen, President and Chairman of the Board	June 3, 1994

Valleyfield Port Corporation

May 25, 1994

Daniel Dicaire, Administrator
Michel St-Louis, Director, Port Development

Welland Canals Foundation Inc.

June 1, 1994

John Bedard, President
John Jackson, Director, Past President

Western Canadian Wheat Growers Association

May 4, 1994

Hubert Esquirol, President

Windsor Harbour Commission

June 8, 1994

Bruck Easton, Chairman
David Cree, General Manager and
Chief Executive Officer
Matt Marchand, Policy Assistant to the
Mayor of Windsor

LIST OF SUBMISSIONS

<i>ORGANIZATIONS OR INDIVIDUALS</i>	<i>DATE</i>
American Great Lakes Ports	June 2, 1994
Bouffard, Marsel	May 25, 1994
Bunge of Canada Ltd.	May 25, 1994
Bethlehem Steel Corporation	June 6, 1994
Canada Grains Council	May 4, 1994 June 2, 1994
Canada Ports Corporation	May 30, 1994
Canada Steamship Lines Inc.	June 1, 1994
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	May 9, 1994
Canadian Merchant Service Guild	April 20, 1994
Canadian Shipowners Association	April 27, 1994
Canadian Wheat Board	May 4, 1994 June 3, 1994
Canadian Wheat Board Advisory Committee	May 4, 1994
Chamber of Maritime Commerce	April 14, 1994
City of Thorold	June 1, 1994
CN Rail	May 4, 1994 June 2, 1994
Corporation of Professional Great Lakes Pilots	July 21, 1994
Council of Maritime Affairs	May 11, 1994
CP Rail System	May 4, 1994 June 16, 1994
CRM of Beauharnois-Salaberry	May 24, 1994
Dofasco	June 3, 1994

Grain Transportation Agency	May 3, 1994
Great Lakes Commission	June 6, 1994
Halifax-Dartmouth Port Development Commission	June 3, 1994
Hudson Bay Route Association	June 21, 1994
Lakehead Shipping Company	June 2, 1994
Lakehead Terminal Elevators Association	June 2, 1994
Luciani, Ted	May 31, 1994
The Mariport Group Ltd.	June 1, 1994
Maritime Employers Association	June 3, 1994
<i>Médiation professionnelle du Québec Inc.</i>	May 24, 1994
Mid-Canada Task Force on Port Survival	June 3, 1994
National Transportation Agency of Canada	June 16, 1994
Ontario Corn Producers Association	June 1, 1994
Ontario Hydro	June 1, 1994
Ontario Ministry of Transportation Freight Transportation Branch	June 20, 1994
<i>Les Pilotes du Bas-Saint-Laurent</i>	June 28, 1994
Pioneer Grain Company, Limited	June 3, 1994
Prairie Pools	May 3, 1994
Quebec Port Corporation	May 24, 1994
Quebec Cartier Mining Co.	May 24, 1994
Quebec Ministry of Transport Multimodal Transport Branch	Sept. 15, 1994
Regional Municipality of Niagara	June 1, 1994
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	June 6, 1994
Shipping Federation of Canada	May 25, 1994
St. Lawrence Economic Development Council (SODES)	May 24, 1994
St. Lawrence Seaway Authority	April 14, 1994 June 16, 1994

St. Lawrence Shipoperators Association Inc.	May 24, 1994
St. Lawrence Stevedoring - Division of Quebec Stevedoring Co. Ltd.	May 25, 1994
Stelco Inc.	June 1, 1994
Thunder Bay Harbour Commission	June 2, 1994
Toronto Harbour Commissioners	June 14, 1994
Transportation Communications Union (Grain Handlers)	June 2, 1994
Union of Canadian Transport Employees - PSAC	June 1, 1994
United Grain Growers	June 3, 1994
Upper Lakes Group Inc.	April 27, 1994
Valleyfield Port Corporation	May 25, 1994
Welland Canals Foundation Inc.	June 1, 1994
Western Canadian Wheat Growers Association	May 4, 1994
Windsor Harbour Commission	June 8, 1994

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 3 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Reg Alcock
Chair

WITNESSES

Thursday, September 26, 1996 (Meeting No. 17)

Department of Transport:

Brenda Baird, Director, Canada Ports Authorities;
Bruce Bowie, Director, Marine Policy;
Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports;
Gerard McDonald, Acting Director, Marine Pilotage;
André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs.

Monday, September 30, 1996 (Meeting No. 18)

British Columbia Maritime Employers Association:

Bob Wilds, President and Chief Executive Officer.

City of Vancouver, Corporation of the District of North Vancouver, Corporation of the District of West Vancouver:

J. Douglas Allan, Municipal Manager;
Ken Dobell, City Manager;
G.M. Howie, Municipal Manager;
John Northey, Mayor of Port Moody;
Philip Owen, Mayor, City of Vancouver.

Fraser River Harbour Commission:

Mike Jones, Chairman;
Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer.

ILWU (Local 517):

Michael Gorman, President.

International Longshoremen's Warehousemen's Union:

Tom Dufresne, Chairman.

Port of Alberni:

Garnett Reynolds, Chairman of the Board;

Dennis White, Port Manager.

Port of Nanaimo:

Bill Mills, Port Manager and Chief Executive Officer;
Gino Sedola, Chairman.

Prince Rupert Grain Limited:

Clarence J. Roth, President and Chief Executive Officer.

Vancouver Board of Trade:

Jill Bodkin, Past Chairman;
John Hansen, Chief Economist and Assistant Managing Director.

Tuesday, October 1, 1996 (Meeting No. 19)

As Individual:

Ted Ciunyk.

Chamber of Shipping of British Columbia:

Ron Cartwright, President;
Tony Roper, Vice-Chairman;
Captain Richard Stevens, Secretary-Treasurer, Northwest Cruise Association.

Corporation of the Municipality of Delta:

David Kalinovich, Director, Parks and Recreation.

Fraser River Pilots Association:

Captain Bill Burnett.

Greater Vancouver Regional District (GVRD):

Bob Bose, Mayor, City of Surrey, Council of Mayors, Fraser River Harbour Commission;
Greg Halsey-Brandt, Mayor, City of Richmond, GVRD Chairperson;
John Northey, Mayor, City of Port Moody, Chairperson, GVRD Strategic Planning Committee;

Betty Toporowski, Mayor, City of New Westminster, Chairperson, GVRD

Intergovernment and Communications
Committee.

Neptune Bulk Terminals (Canada) Inc.:

John Wilcox, President and Chief Executive
Officer.

North Fraser Harbour Commission:

George Colguhoun, General Manager and Chief
Executive Officer;

Ken Maddison, Chairman.

Prince Rupert Port Corporation:

Donald H. Krusel, President and Chief Executive
Officer;

Rhoda Witherly, Vice-Chair.

*Provincial/Municipal Committee on Port Policing in
British Columbia, Police Subcommittee:*

Ken Higgins, Deputy Chief, Vancouver Police
Department, Co-Chair;

Barbara Murphy, Policy Research, Ministry of
Attorney General.

Vancouver Port Corporation:

Walt Judas, Manager of Public Affairs;

Ron Longstaffe, Chairman;

Warren McCrimmon, Corporate Secretary;

Linda Morris, Director of Public Affairs;

Captain Norman Stark, Chief Executive Officer.

Wednesday, October 2, 1996 (Meeting No. 20)

*Alberta Roadbuilders and Heavy Construction
Association:*

Barrie McPhalen, President.

British Columbia Automobile Association:

John Râtel, Director, Government Affairs.

British Columbia Ferry Corporation:

Julie Bardos, Vice-President, Human Resources;

Peter Mills, Treasurer.

British Columbia Road Builders Association:

Anthony Toth, President.

Great Canadian Railtour Company:

Peter Armstrong, President and Chief Executive
Officer.

Greater Vancouver Gateway Council:

Keith McPherson, Secretary to the Board;

Linda Morris, Director, Public Affairs,
Vancouver Port Corporation;

Christine Sergent, Assistant Counsel;

Captain Norman C. Stark, Chairman.

Greater Vancouver Regional District:

Bruce Agnew, Discovery Institute, Cascadia
Project Director;

Bob Bose, Mayor, City of Surrey, Co-Chair of
Cascadia Transportation and Trade Task
Force;

John Hobberlin, Mayor, City of Blaine,
Washington, USA, Co-Chair, Cascadia
Cross-Border;

John Northey, Mayor, City of Port Moody, Chair
of GVRD Strategic Planning Committee.

Tourism Vancouver:

Peter Barnett, Chairman;

Paul Vallée, Vice-President, Marketing and
Members Services.

Transport 2000 Alberta:

John Bakker.

Transport 2000 British Columbia:

Robert Tivey, Secretary.

Yellowhead Highway Association:

Thomas D. Forgrave, Resolutions Chair.

Thursday, October 3, 1996 (Meeting No. 21)

Canadian Fertilizer Institute:

Bud Foley, Vice-President, Planning &
Distribution, Potash Company of Canada
Limited;

Roger L. Larson, Managing Director;

Brian E. Murphy, Manager, Transportation Operations, PCS Sales (Canada) Inc.;

Patrick Rooney, Director, Supply & Distribution, Viridian Inc., Chair, CFI Transportation Economics Sub-Committee.

Canadian Pacific Railway:

Dennis Apedaile, Vice-President, Government and Public Affairs.

Canadian Wheat Board:

Lorne Hehn, Chief Commissioner.

Gateway North International:

Gordon McMichael, Vice-President, Market Development.

Infrastructure Council of Manitoba:

Chris Lorenc, Chief Executive Officer;

Jim Terris, Member.

Manitoba Department of Highways and Transportation:

The Honourable Glen Findlay, Minister;

Andrew Horosko, Deputy Minister;

Don Norquay, Assistant Deputy Minister, Transportation Policy Planning and Services Development.

Saskatchewan Association of Rural Municipalities:

Ron Gleim, Director;

Patty Smith, Manager, Agriculture and Communications.

TransCanada #1 West Association:

Douglas Archer, Mayor of Regina.

Friday, October 4, 1996 (Meeting No. 22)

Bruno's Contracting:

Silvio Di Gregorio, Secretary-Treasurer.

Buchanan Group of Companies:

Russ York, Vice-President, Finance.

Canadian Automobile Association – North & East Ontario:

Greg Fayrik, Vice-President, Operations;

Wayne Salatino, Manager, Fleet Issues.

City of Thunder Bay:

David Hamilton, Mayor.

Lakehead Port Council:

Herb Daniher.

N.M. Paterson and Sons Limited:

Alexander Paterson, Director of Finance;

Robert Paterson, Chief Executive Officer, Marine Division.

National Council of Canadian Pacific Pensioners:

Nelson Bolton, President of Local Chapter;

Harvey Smith, National President.

North of Superior Travel Association:

Bill French, President;

Bruce Hole, Manager.

Selkirk Terminals:

Captain John Kemp, Manager;

Captain Gordon Turner, President.

Thunder Bay Chamber of Commerce:

Rebecca Johnson, President;

Garry Woodbeck, Past President.

Thunder Bay Harbour Commission:

Tom Inglis, Chairman;

Dennis Johnson, Chief Executive Officer and Harbour Master;

Paul S. Kennedy, Director of Marketing and Communications.

Thunder Bay Packaging:

Shawn Campbell, Vice-President and Comptroller.

Monday, October 7, 1996 (Meeting No. 23)

As Individual:

Peter H. Ashenhurst, Engineer, Ashenhurst Nouwens Ltd.

Burlington Sailing and Boating Club:

Ian Bailey, Commodore.

City of Hamilton:

Don Drury, Alderman;

Robert M. Morrow, Mayor.

City of Oshawa:

Ted Goodchild, Commissioner, Development and Planning Services.

Corporation of the City of Burlington:

Leo Deloyde, Assistant Director, Planning;

James E. Olmstead, Director, Parks and Recreation Department.

Federation of Canadian Municipalities:

Don Drury, Alderman, City of Hamilton;

Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London;

Daniel McGregor, Senior Policy Analyst;

Robert M. Morrow, Mayor, City of Hamilton.

Government of Ontario:

Tim Hudak, M.P.P., (Niagara South);

Hon. Al Palladini, Minister of Transportation.

Hamilton and District Chamber of Commerce:

Lee Kirkby, Executive Director;

Leo Laviolette, Chairman, Transport Committee;

Kay Lyne, Member, Transport Committee.

Hamilton Harbour Commissioners:

Peter Baumgarth, Manager, Raw Materials, Stelco;

Duncan Beattie, Chairman;

Bob Hennessy, Port Director;

Blair McKeil, President, McKeil Marine;

David Mothersill, Manager, Raw Materials, Dofasco;

Mark Roe, Manager, CanAmera Foods;

R. Scott Smith, Counsel and Secretary to the Board of Commissioners.

Hamilton Harbour Remedial Action Plan:

Louise Knox, Co-ordinator.

Joint Presentation from Ontario Grains and Oilseeds Group:

Brian Doidge, Trade Liaison, Ontario Corn Producers Association;

James Whitelaw, Marketing Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board.

Oshawa Harbour Commission:

Donna Taylor, Chief Executive Officer.

Thursday, October 10, 1996 (Meeting No. 24)

Alliance of Manufacturers and Exporters Canada, Nova Scotia Division.

Dick Smyth, Vice-President.

Atlantic Pilotage Authority:

Michael R. McGrath, Treasurer;

Captain Anthony McGuinness, Chairman and Chief Executive Officer.

Atlantic Provinces Transportation Commission:

Peter A. Vuillemot, General Manager.

City of Charlottetown:

Kenneth DesRoches, Consultant;

Clifford Lee, Councillor, Chairman, Ports Committee.

Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

Wade Elliott, Executive Director;

Thomas Hayes, Chairman.

Halifax Longshoremen's Association:

George Briand, Vice-President;

David Nauss, President.

Halifax Port Corporation:

David F. Bellefontaine, President and Chief Executive Officer;

Merv Russell, Chairman.

Halifax Shipping Association:

Fritz King, Chairman;

Jim Stoneman, Secretary.

Metropolitan Halifax Chamber of Commerce:

Mary Brooks, Vice-President, Policy;

Don Elder, Director.

Nova Scotia Roadbuilders Association:

Jack Eisner, President;

Malcolm G. Williams, Managing Director.

St. John's Port Corporation:

David Fox, Port Manager and Chief Executive Officer;

Sean Hanrahan, Vice-President.

Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division:

Tom Flemming, Marketing Director;

George Wheeliker, Director.

Tourism Industry Association of Nova Scotia:

Susan Barlett, Chair, Marketing Committee;

Ella McQuinn, Chair, Transportation Committee.

Tourism Strategy Implementation Team:

Bruce Anderson;

Ged Stonehouse.

Transport 2000 Atlantic:

Marcus Garnet, Vice-President;

John Pearce, President.

Monday, October 21, 1996 (Meeting No. 25)

Canadian Police Association:

Neal Jessop, President;

Scott Newark, Executive Director;

Kent Ralston, Ports Police, Halifax;

Ian Whittington, Ports Police, Vancouver.

Canadian Shipowners Association:

T. Norman Hall, President;

Réjean Lanteigne, Manager, Marine Operations.

Tuesday, October 22, 1996 (Meeting No. 26)

Chamber of Commerce of Trois-Rivières:

Michel Begué, Representative;

Gilles Morin, President, «Corporation des utilisateurs».

City of Lévis:

Gilles Lehouillier, Councillor;

Philippe Murat, Economic Advisor.

City of Quebec:

Claude Cantin, Executive Vice-President.

«Conseil d'administration portuaire de Baie-Comeau»:

Yvon Forêt, Assistant Director.

«Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup»:

Bruno Gagnon, Executive Director.

«MRC Temiscouata»:

Émilien Beaulieu, Chairman;

France Dionne, Member of the Quebec National Assembly for Kamouraska-Temiscouata;

Paulette Griffin, Mayor of Cabano;

Jean-Guy Lachance, Mayor of Dégelis.

Port of Québec:

Ross Gaudreault, President and General Manager;

René Paquet, Chairman of the Board.

Port of Saguenay:

Ghyslaine Collard, General Manager;

Claude Mungur, Chair, Regional Development Council.

Port of Sept-Îles:

Jean-Marc Dion, Mayor of Sept-Îles;

Jean-Maurice Gaudreau, General Manager.

Port of Trois-Rivières:

Captain Serge Tremblay, General Manager.

Quebec Road Builders and Heavy Construction Association:

René Brassard, Executive Director;

Normand Pomerleau, President.

St. Lawrence Economic Development Council:

Marc Gagnon, Executive Director;

Alain Pilotte, Member of the Board.

St. Lawrence Shipoperators Association:

Captain Rosaire Desgagnés, Chairman of the Board;

Benoît Massicotte, Director General.

«Traverse de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon»:

Richard Michaud, Director General.

Wednesday, October 23, 1996 (Meeting No. 27)

Air Canada:

Christiane Brisson, Director General, People Involvement;

Jacques Paré, Manager, International and Industry Tariff Affairs.

Canadian Pulp and Paper Association:

James G. Black, Vice-President, MC Forest Products Inc.;

David W. Church, Director, Transportation, Recycling & Purchasing;

James E. Foran, Q.C., Barrister & Solicitor, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;

Russ Lewis, Director, Transportation, Stone-Consolidated Corporation;

Mark Mazerolle, Director, Logistics, Abitibi-Price Inc.

City of Montreal:

Stéphane Brice, Economic Advisor;

Pierre-Yves Melançon, Board Member.

Coalition to Renew Canada's Infrastructure:

Jim Facette, President/Secretary;

John Redfern, Chairman.

«Le Groupe OMEGA – TCA (Québec)»:

Serge Savard, President;

Grey Verdi, Responsible for Information.

Mohawk Council of Akwesasne:

Mike Mitchell, Chief;

Russell RoundPoint, Grand Chief;

Mohawk Council of Kahnawake:

Joseph Tokwiro Norton, Grand Chief;

Billy Two Rivers, Chief.

Montreal Port Corporation:

Raymond Lemay, Chairman;

Dominic J. Taddeo, President & Chief Executive Officer.

R.L. Spack Transportation Consultant:

Roger L. Spack.

Transport 2000 Québec:

Richard Beaulieu, Director, Research;

Luc Côté, President.

United Transportation Union:

Robert Michaud, Chair, Quebec Legislation Committee.

Thursday, October 24, 1996 (Meeting No. 28)

Alliance of Manufacturers and Exporters:

Brian Collinson, Director, Commercial Policy;

Ted Zier-Vogel, Chairman, National Transportation Committee.

Chamber of Maritime Commerce:

Jim Campbell, General Manager;

Doug Smith, President.

City of Saint John:

Shirley McAlary, Mayor.

Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.:

Dick Armstrong, Chairman.

Pacific Pilotage Authority:

Dennis McLennan, Chairman.

Saint John Board of Trade:

Thomas Creamer, President;

Paul S. Doiron, Member, Marine Policy Task Force;

Ralph Murray, Member, Marine Policy Task Force.

Saint John Port Corporation:

P. Glennie, Chairman of the Board;

Captain A.G. Soppitt, President and Chief Executive Officer.

Shipping Federation of Canada:

Captain Frank C. Nicol, President;

Sonia Simard, Executive Assistant.

St. Lawrence Pilotage Authority:

Jean-Claude Michaud, Chairman.

Monday, October 28, 1996 (Meeting No. 29)

Algoma Central Marine:

J. Pound, Director of Operations.

Canadian Merchant Service Guild:

Captain Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association (CMSG);

Captain Maury Sjoquist, National President.

Government of Manitoba:

The Honourable Glen Findlay, Minister of Highways and Transportation.

Government of Saskatchewan:

The Honourable Andy Renaud, Minister of Highways and Transportation.

Saint John Marine Community:

Tor Bordevik, Star Shipping Canada Ltd.;

Joseph A. Day, J.D. Irving Limited;

Jane Madesen, Maritime Canada Shipping Services Limited;

Patrick T. Riley, Business Agent, International Longshoremen's Association, Local 273;

Don Roberts, Potash Corporation of Saskatchewan – New Brunswick Division;

Robert Youden, General Manager, Irving Forest Services Limited.

Seaway SelfUnloaders:

Wayne A. Smith, Vice-President and General Manager.

Upper Lakes Shipping (ULS Corporation):

J. Greenway, General Manager, Operations.

Tuesday, October 29, 1996 (Meeting No. 30)

Canadian Industrial Transportation League:

Robert Kalvaitis, Vice-Chairman of the Board of Directors;

Marc LeBlanc, Treasurer.

Logistec Corporation:

Serge Dubreuil, President of Logistec Stevedoring Inc.;

Madeleine Paquin, President and Chief Executive Officer.

Ports Canada Police:

Robert Davidson;

Art Ross.

Prairie Pools:

Rick Dalglish, Terminal Elevator Division, Manitoba Pool Elevators;

Alex Graham, President, Alberta Wheat Pool, President, Prince Rupert Grain;

Richard Wansbutter, Manager, Marketing and Transportation, Saskatchewan Wheat Pool.

Saint John Police Protective Association:

Robert Davidson;

David Parks.

Tuesday, October 29, 1996 (Meeting No. 31)

Canadian Ports and Harbours Association:

René Paquet, Chairman, Port of Quebec Corporation;

Rick Pearce, President;

Mervyn Russell, Chairman, Halifax Port Corporation.

Nesbitt Burns Financial House:

Richard Byers, Vice-President, Government Investment Banking;

Fred Mifflin, Managing Director, Government Investment Banking.

Transport Canada:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Barry Lepitre, Department of Justice;

Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports;

André Pageot, Director General, Marine Policy & Programs.

Tuesday, November 5, 1996 (Meetings Nos. 32 and 33)

Department of Transport:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Barry Lepitre, Department of Justice;

Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports;

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs.

Wednesday, November 6, 1996 (Meeting No. 34)

Department of Transport:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Barry Lepitre, Department of Justice;

Neil MacNeil, Executive Director, Harbours and Ports;

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs.

TÉMOINS

Le jeudi 26 septembre 1996 (Séance n° 17)

Ministère des Transports:

Brenda Baird, directrice, Administrations portuaires canadiennes;

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;

Neil MacNeil, directeur exécutif, Ports et Havres;

Gerard McDonald, directeur intérimaire, Pilotage maritime;

André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes.

Le lundi 30 septembre 1996 (Séance n° 18)

«British Columbia Maritime Employers Association»:

Bob Wilds, président et directeur général.

«Fraser River Harbour Commission»:

Mike Jones, président;

Rick Pearce, gérant du port et directeur général.

ILWU (section locale 517):

Michael Gorman, président.

«International Longshoremen's Warehousemen's Union»:

Tom Dufresne, président.

Port d'Alberni:

Garnett Reynolds, président du conseil;

Dennis White, gérant du port.

Port de Nanaimo:

Bill Mills, gérant du port et directeur général;

Gino Sedola, président.

«Prince Rupert Grain Limited»:

Clarence J. Roth, président et directeur général.

«Vancouver Board of Trade»:

Jill Bodkin, ancien président;

John Hansen, économiste en chef et directeur général adjoint.

Ville de Vancouver, Corporation du district de Vancouver-Nord, Corporation du district de Vancouver-Ouest:

J. Douglas Allan, administrateur municipal;

Ken Dobell, directeur général de l'administration municipale;

G.M. Howie, administrateur municipal;

John Northey, maire de Port Moody;

Philip Owen, maire de Vancouver.

Le mardi 1^{er} octobre 1996 (Séance n° 19)

À titre personnel:

Ted Ciunyk.

«Chamber of Shipping of British Columbia»:

Ron Cartwright, président;

Tony Roper, vice-président;

Capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier, «Northwest Cruise Association».

Comité provincial et municipal sur la police portuaire en Colombie Britannique, Sous-comité de la police:

Ken Higgins, chef adjoint, Service de police de Vancouver, coprésident;

Barbara Murphy, Recherche en matière de politique, ministère du Procureur général, coprésidente.

Commission du havre North-Fraser:

George Colguhoun, directeur général et chef de la direction;

Ken Maddison, président.

Corporation de la municipalité de Delta:

David Kalinovich, directeur, Parcs et loisirs.

«Fraser River Pilots Association»:

Capitaine Bill Burnett.

«Greater Vancouver Regional District (GVRD):

Bob Bose, maire de la ville de Surrey, Conseil des maires, Commission du port de Fraser;

Greg Halsey-Brandt, président et maire de la ville de Richmond;

John Northey, maire de la ville de Port Moody, président du Comité de planification stratégique du GVRD;

Betty Toporowski, maire de la ville de New Westminster, présidente du Comité intergouvernemental et des communications du GVRD.

«Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.»:

John Wilcox, président et chef de la direction.

Société du port de Prince Rupert:

Donald H. Krusel, président et chef de la direction;

Rhoda Whitherly, vice-présidente.

Société du port de Vancouver:

Walt Judas, gérant des Affaires publiques;

Ron Longstaffe, président;

Warren McCrimmon, secrétaire de la Société;

Linda Morris, directrice des Affaires publiques;

Capitaine Norman Stark, chef de la direction.

Le mercredi 2 octobre 1996 (Séance n° 20)

«Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association»:

Barrie McPhalen, président.

Association automobile de la Colombie-Britannique:

John Râtel, directeur, Affaires gouvernementales.

«British Columbia Ferry Corporation»:

Julie Bardos, vice-présidente, Ressources humaines;

Peter Mills, trésorier.

«British Columbia Road Builders Association»:

Anthony Toth, président.

«Great Canadian Railtour Company»:

Peter Armstrong, président et chef de la direction.

«Greater Vancouver Gateway Council»:

Keith McPherson, secrétaire du Conseil;

Linda Morris, directrice, Affaires publiques, Société du port de Vancouver;

Christine Sergent, conseillère adjointe;

Capitaine Norman C. Stark, président.

«Greater Vancouver Regional District»:

Bruce Agnew, «Discovery Institute», directeur du projet Cascadia;

Bob Bose, maire de la ville de Surrey, coprésident, «Cascadia Transportation and Trade Task Force»;

John Hobberlin, maire de la ville de Blaine, État de Washington, É.-U., coprésident, «Cascadia Cross-Border»;

John Northey, maire de la ville de Port Moody, président du Comité de planification stratégique du GVRD.

Tourisme Vancouver:

Peter Barnett, président;

Paul Vallée, vice-président, Marketing et Services aux membres.

Transport 2000 Alberta:

John Bakker.

Transport 2000 Colombie-Britannique:

Robert Tivey, secrétaire.

«Yellowhead Highway Association»:

Thomas D. Forgrave, président, Résolutions.

Le jeudi 3 octobre 1996 (Séance n° 21)

Association des municipalités rurales de la Saskatchewan:

Ron Gleim, directeur;

Patty Smith, gérante, Agriculture et communications.

Canadien Pacifique:

Dennis Apedaile, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales.

Commission canadienne du blé:

Lorne Hehn, commissaire en chef.

Conseil infrastructure du Manitoba:

Chris Lorenc, directeur général;

Jim Terris, membre.

«Gateway North International»:

Gordon McMichael, vice-président, Expansion des marchés.

Institut canadien des engrais:

Bud Foley, vice-président, Planification et distribution, «Potash Company of Canada Limited»;

Roger L. Larson, directeur général;

Brian E. Murphy, directeur, Opérations de transport, «PCS Sales (Canada) Inc.»;

Patrick Rooney, directeur, Approvisionnement et distribution, Viridian Inc., président du Sous-comité de l'aspect économique des transports.

Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba:

L'honorable Glen Findlay, ministre;

Andrew Horosko, sous-ministre;

Don Norquay, sous-ministre adjoint, Services de développement du transport et de la politique.

«TransCanada #1 West Association»:

Douglas Archer, maire de Regina.

Le vendredi 4 octobre 1996 (Séance n° 22)

Association canadienne des automobilistes – Section du Nord et de l'Est de l'Ontario:

Greg Fayrik, vice-président, Opérations;

Wayne Salatino, gérant, Questions relatives au parc automobile.

«Bruno's Contracting»:

Silvio Di Gregorio, secrétaire-trésorier.

Chambre de commerce de Thunder Bay:

Rebecca Johnson, présidente;

Garry Woodbeck, ancien président.

Commission du port de Thunder Bay:

Tom Inglis, président;

Dennis Johnson, directeur général et capitaine de port;

Paul S. Kennedy, directeur du marketing et des communications.

Groupe de compagnies Buchanan:

Russ York, vice-président, Finances.

«Lakehead Port Council»:

Herb Daniher.

«N.M. Paterson and Sons Limited»:

Alexander Paterson, directeur des Finances;

Robert Paterson, directeur général, Division de la marine.

«National Council of Canadian Pacific Pensioners»:

Nelson Bolton, président d'une section locale;

Harvey Smith, président national.

«North of Superior Travel Association»:

Bill French, président;

Bruce Hole, gérant.

«Selkirk Terminals»:

Capitaine John Kemp, gérant;

Capitaine Gordon Turner, président.

«Thunder Bay Packaging»:

Shawn Campbell, vice-président et contrôleur des finances.

Ville de Thunder Bay:

David Hamilton, maire.

Le lundi 7 octobre 1996 (Séance n° 23)

«Burlington Sailing and Boating Club»:

Ian Bailey, commodore.

Chambre de commerce de Hamilton et région:

Lee Kirkby, directeur exécutif;

Leo Laviolette, président, Comité des transports;

Kay Lyne, membre, Comité des transports.

Commission du port d'Oshawa:

Donna Taylor, directrice générale.

Conseil des commissaires du port de Hamilton:

Peter Baumgarth, gérant, Matériaux bruts, Stelco;

Duncan Beattie, président;

Bob Hennessy, directeur du port;

Blair McKeil, président, «McKeil Marine»;

David Mothersill, gérant, Matériaux bruts, Dofasco;

Mark Roe, gérant, «CanAmera Foods»;

R. Scott Smith, avocat et secrétaire du Conseil des commissaires.

Corporation de la ville de Burlington:

Leo Deloyde, directeur adjoint, Planification;

James E. Olmstead, directeur, Service des parcs et des loisirs.

Fédération canadienne des municipalités:

Don Drury, conseiller municipal de la ville de Hamilton;

Grant Hopcroft, maire suppléant de la ville de London;

Daniel McGregor, analyste principal de politiques;

Robert M. Morrow, maire de la ville de Hamilton.

Gouvernement de l'Ontario:

Tim Hudak, député de l'Assemblée législative de l'Ontario (Niagara-Sud);

L'honorable Al Palladini, ministre des Transports.

«Hamilton Harbour Remedial Action»:

Louise Knox, coordonnatrice.

Présentation conjointe du groupe des producteurs de grains et d'oléagineux de l'Ontario:

Brian Doidge, Liaison commerciale, Association des producteurs de maïs de l'Ontario;

James Whitelaw, directeur du marketing, Commission ontarienne de la commercialisation du blé.

Ville de Hamilton:

Don Drury, conseiller municipal;

Robert M. Morrow, maire.

Ville d'Oshawa:

Ted Goodchild, commissaire, Services du développement et de la planification.

À titre personnel:

Peter H. Ashenhurst, ingénieur, «Ashenhurst Nouwens Ltd.»

Le jeudi 10 octobre 1996 (Séance n° 24)

Administration de pilotage de l'Atlantique:

Michael R. McGrath, trésorier;

Capitaine Anthony McGuinness, président et directeur général.

Alliance des manufacturiers et des exportateurs, division de la Nouvelle-Écosse:

Dick Smyth, vice-président.

Chambre de commerce de Halifax métropolitain:

Mary Brooks, vice-présidente, Politiques;

Don Elder, directeur.

Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Peter A. Vuillemot, directeur général.

Corporation du port de Halifax:

David F. Bellefontaine, président et directeur général;

Merv Russell, président.

Corporation du port de St. John's:

David Fox, gérant du port et directeur général;

Sean Hanrahan, vice-président.

«Halifax-Dartmouth Port Development Commission»:

Wade Elliott, directeur exécutif;

Thomas Hayes, président.

«Halifax Longshoremen's Association»:

George Briand, vice-président;

David Nauss, président.

«Halifax Shipping Association»:

Fritz King, président;

Jim Stoneman, secrétaire.

«Nova Scotia Roadbuilders Association»:

Jack Eisner, président;

Malcolm G. Williams, directeur général.

«Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division»:

Tom Flemming, directeur du marketing;

George Wheeliker, directeur.

«Tourism Industry Association of Nova Scotia»:

Susan Barlett, présidente, Comité du marketing;

Ella McQuinn, présidente, Comité des transports.

«Tourism Strategy Implementation Team»:

Bruce Anderson;

Ged Stonehouse.

Transport 2000 Atlantique:

Marcus Garnet, vice-président;

John Pearce, président.

Ville de Charlottetown:

Kenneth DesRoches, consultant;

Clifford Lee, conseiller et président du Comité des ports.

Le lundi 21 octobre 1996 (Séance n° 25)

Association canadienne des policiers:

Neil Jessop, président;

Scott Newark, directeur exécutif;

Kent Ralston, police des ports, Halifax;

Ian Whittington, police des ports, Vancouver.

Association des armateurs canadiens:

T. Norman Hall, président;

Réjean Lanteigne, gérant, Opérations maritimes.

Le mardi 22 octobre 1996 (Séance n° 26)

Association des armateurs du Saint-Laurent:

Capitaine Rosaire Desgagnés, président du conseil d'administration;

Benoît Massicotte, directeur général.

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec:

René Brassard, directeur général;

Normand Pomerleau, président.

Chambre de commerce de Trois-Rivières:

Michel Begué, représentant;

Gilles Morin, président, Corporation des utilisateurs.

Conseil d'administration portuaire de Baie-Comeau:

Yvon Forêt, directeur adjoint.

Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup:

Bruno Gagnon, directeur général.

MRC Témiscouata:

Émilien Beaulieu, président;

France Dionne, députée de Kamouraska-Témiscouata, Assemblée nationale du Québec;

Paulette Griffin, maire de Cabano;

Jean-Guy Lachance, maire de Dégelis.

Port de Québec:

Ross Gaudreault, président et directeur général;

René Paquet, président du Conseil d'administration.

Port de Sept-Îles:

Jean-Marc Dion, maire de Sept-Îles;

Jean-Maurice Gaudreau, directeur général.

Port de Trois-Rivières:

Capitaine Serge Tremblay, directeur général.

Port du Saguenay:

Ghyslaine Collard, directrice générale;

Claude Mungur, président, Conseil du développement régional.

Société de développement économique du Saint-Laurent:

Marc Gagnon, directeur général;

Alain Pilotte, membre du conseil d'administration.

Traverse de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon:

Richard Michaud, directeur général.

Ville de Lévis:

Gilles Lehouillier, conseiller municipal;

Philippe Murat, conseiller économique.

Ville de Québec:

Claude Cantin, vice-président exécutif.

Le mercredi 23 octobre 1996 (Séance n° 27)

Air Canada:

Christiane Brisson, directrice générale, Participation du personnel;

Jacques Paré, chef de service, Affaires internationales et de l'industrie.

Association canadienne des pâtes et papiers:

James G. Black, vice-président, «MC Forest Products Inc.»;

David W. Church, directeur général, Transport, recyclage et approvisionnement;

James E. Foran, c.r., avocat & notaire, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;

Russ Lewis, directeur, Transportation, «Stone-Consolidated Corporation»;

Mark Mazerolle, directeur, Logistiques, «Abitibi-Price Inc.».

Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada:

Jim Facette, président-secrétaire;

John Redfern, président.

Conseil mohawk d'Akwesasne:

Mike Mitchell, chef;

Russell RoundPoint, grand chef;

Conseil mohawk de Kahnawake:

Joseph Tokwiro Norton, grand chef;

Billy Two Rivers, chef.

Le Groupe OMEGA – TCA (Québec):

Serge Savard, président;

Grey Verdi, responsable de l'information.

«R.L. Spack Transportation Consultant:»

Roger L. Spack.

Société du Port de Montréal:

Raymond Lemay, président du conseil;

Dominic J. Taddeo, président-directeur général.

Transport 2000 Québec:

Richard Beaulieu, directeur, Recherche;

Luc Côté, président.

Travailleurs unis des transports:

Robert Michaud, président, Comité législatif du Québec.

Ville de Montréal:

Stéphane Brice, conseiller économique;

Pierre-Yves Melançon, membre du comité exécutif.

Le jeudi 24 octobre 1996 (Séance n° 28)

Administration de pilotage des Grands lacs, Ltée:

Dick Armstrong, président.

Administration de pilotage du Pacifique:

Dennis McLennan, président.

Administration de pilotage du Saint-Laurent:

Jean-Claude Michaud, président.

Alliance des manufacturiers et des exportateurs Canada:

Brian Collinson, directeur de la politique commerciale;

Ted Zier-Vogel, président du Comité national des transports de l'Alliance «Noranda Sales Corporations Ltd.»

Bureau de commerce de Saint John:

Thomas Creamer, président;

Paul S. Doiron, membre, Groupe de travail chargé de la politique maritime;

Ralph Murray, membre, Groupe de travail chargé de la politique maritime.

Chambre du commerce maritime:

Jim Campbell, directeur général;

Doug Smith, président.

Fédération maritime du Canada:

Capitaine Frank C. Nicol, président;

Sonia Simard, adjointe exécutive.

Société du port de Saint John:

P. Glennie, président du conseil;

Capitaine A.G. Soppitt, président et chef de la direction.

Ville de Saint John:

Shirley McAlary, maire.

Le lundi 28 octobre 1996 (Séance n° 29)

«Algoma Central Marine»:

J. Pound, directeur des opérations.

Collectivité maritime de Saint John:

Tor Bordevik, «Star Shipping Canada Ltd.»;

Joseph A. Day, «J.D. Irving Limited»;

Jane Madesen, «Maritime Canada Shipping Services Limited»;

Patrick T. Riley, agent syndical, Association internationale des débardeurs, section 273;

Don Roberts, «Potash Corporation of Saskatchewan» – division du Nouveau-Brunswick;

Robert Youden, directeur général, «Irving Forest Services Limited».

Gouvernement de la Saskatchewan:

L'honorable Andy Renaud, ministre de la Voirie et des Transports.

Gouvernement du Manitoba:

L'honorable Glen Findlay, ministre de la Voirie et des Transports.

Guilde de la marine marchande du Canada:

Capitaine Michel Pouliot, président, Association des pilotes maritimes du Canada;

Capitaine Maury Sjoquist, président national.

«Seaway SelfUnloaders»:

Wayne A. Smith, vice-président et directeur général.

«Upper Lakes Shipping (ULS Corporation)»:

J. Greenway, directeur général, Opérations.

Le mardi 29 octobre 1996 (Séance n° 30)

Ligue canadienne de transport industriel:

Robert Kalvaitis, vice-président du conseil d'administration;

Marc LeBlanc, trésorier.

«Logistec Corporation»:

Serge Dubreuil, président de Logistec arrimage inc.;

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction.

Police de Ports Canada:

Robert Davidson;

Art Ross.

«Prairie Pools»:

Rick Dalglish, division des éleveurs de terminaux, «Manitoba Pool Elevators»;

Alex Graham, président, «Alberta Wheat Pool», président, «Prince Rupert Grain»;

Richard Wansbutter, directeur, Marketing et Transportation, «Saskatchewan Wheat Pool».

«Saint John Police Protective Association»:

Robert Davidson;

David Parks.

Le mardi 29 octobre 1996 (Séance n° 31)

Association des ports et havres du Canada:

René Paquet, président, Société du port de Québec;

Rick Pearce, président;

Mervyn Russell, président, Société du port de Halifax.

«Nesbitt Burns Financial House»:

Richard Byers, vice-président, Services bancaires d'investissements gouvernementaux;

Fred Mifflin, directeur général, Services bancaires d'investissements gouvernementaux.

Transports Canada:

Bruce Bowie, directeur, Politiques maritimes;

Barry Lepitre, ministère de la Justice;

Neil MacNeil, directeur exécutif, Havres et Ports;

André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes.

Le mardi 5 novembre 1996 (Séances n°s 32 et 33)

Ministère des Transports:

Bruce Bowie, directeur, Politiques maritimes;

Barry Lepitre, ministère de la Justice;

Neil MacNeil, directeur exécutif, Ports et Havres;

André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes.

Le mercredi 6 novembre 1996 (Séance n° 34)

Ministère des Transports:

Bruce Bowie, directeur, Politiques maritimes;

Barry Lepitre, ministère de la Justice;

Neil MacNeil, Directeur exécutif, Ports et Havres;

André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4 (Meetings Nos. 35 to 49)

- Thursday, November 7, 1996
- Tuesday, November 19, 1996
- Wednesday, November 20, 1996
- Thursday, November 21, 1996
- Tuesday, November 26, 1996
- Wednesday, November 27, 1996
- Thursday, November 28, 1996
- Monday, December 2, 1996
- Tuesday, December 3, 1996
- Wednesday, December 4, 1996
- Monday, December 9, 1996
- Tuesday, December 10, 1996
- Wednesday, January 22, 1997

Chairman: Reg Alcock

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4 (Séances n°s 35 à 49)

- Le jeudi 7 novembre 1996
- Le mardi 19 novembre 1996
- Le mercredi 20 novembre 1996
- Le jeudi 21 novembre 1996
- Le mardi 26 novembre 1996
- Le mercredi 27 novembre 1996
- Le jeudi 28 novembre 1996
- Le lundi 2 décembre 1996
- Le mardi 3 décembre 1996
- Le mercredi 4 décembre 1996
- Le lundi 9 décembre 1996
- Le mardi 10 décembre 1996
- Le mercredi 22 janvier 1997

Président: Reg Alcock

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

- Pursuant to Standing Order 108(2), a study on Transportation, Trade and Tourism
- Consideration of a Draft Discussion Paper on Transportation, Trade and Tourism
- Roundtable: Discussion Paper on "The Renewal of the National Highway System"
- Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act
- Bill C-58, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)

INCLUDING:

The Fourth and Fifth Reports to the House

CONCERNANT:

- Conformément à l'article 108(2) du Règlement, une étude sur le transport, le commerce et le tourisme
- Étude d'une ébauche de Document de travail sur le transport, le commerce et le tourisme
- Table ronde : Document de travail sur «Le renouvellement du réseau routier national»
- Projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence
- Projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)

Y COMPRIS:

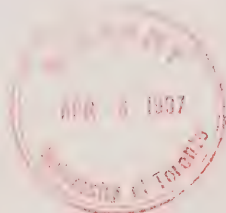
Les quatrième et cinquième rapports à la Chambre

APPEARING:

- The Honourable Paul Martin, Minister of Finance.
- The Honourable John Manley, Minister of Industry and Minister Responsible for the Canadian Tourism Commission.
- Second Session of the Thirty-fifth Parliament, 1996

COMPARAÎT:

- L'honorable Paul Martin, Ministre des Finances.
- L'honorable John Manley, Ministre de l'Industrie et Ministre responsable de la Commission canadienne du tourisme.
- Deuxième session de la trente-cinquième législature, 1996



The Honourable Marcel Massé,
President of the Treasury Board of Canada and Minister
Responsible for Infrastructure.

WITNESSES:

(See end of document)

L'honorable Marcel Massé,
Président du Conseil du Trésor et Ministre responsable de
l'Infrastructure.

TÉMOINS:

(Voir fin du document)

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Reg Alcock

Vice-Chairmen: André Caron
Joe Comuzzi

Members

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoeppner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Anna Terrana
Stéphan Tremblay
Elsie Wayne — (14)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Reg Alcock

Vice-présidents: André Caron
Joe Comuzzi

Membres

Gerry Byrne
Roy Cullen
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Jim Jordan
Stan Keyes
Paul Mercier — (11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Paul Crête
Antoine Dubé
Ivan Grose
Jake E. Hoeppner
Ovid L. Jackson
John Maloney
Philippe Paré
Bernard Patry
Yves Rocheleau
Anna Terrana
Stéphan Tremblay
Elsie Wayne — (14)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

ORDER OF REFERENCE

2nd Session/35th Parliament

Extract from the Journals of the House of Commons of Tuesday, October 8, 1996

The Order was read for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C-58, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability). Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Peters (Secretary of State (International Financial Institutions)), moved, — That the Bill be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Debate arose thereon.

The question was put on the motion and it was agreed to.

Accordingly, the Bill was referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

2^e Session/35^e Législature

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du mardi 8 octobre 1996

Il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime). M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Peters (secrétaire d'État (Institutions financières internationales)), propose, — Que le projet de loi soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

Il s'élève un débat.

La motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, December 3, 1996

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, June 18, 1996, your Committee has considered Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 13

In the English version only, strike out line 40, on page 5, and substitute the following therefor:

“their implementation an opportunity to”

Clause 16

Strike out line 36, on page 7, and substitute the following therefor:

“to conduct testing or requires an immediate exemption of short duration is exempt from the applica-”

Strike out line 40 and 41, on page 7, and substitute the following therefor:

“19 or 20 during a period that the company”

Strike out line 1, on page 8, and substitute the following therefor:

“a notice of the exemption with the Minister and”

Strike out line 12, on page 8, and substitute the following therefor:

“organizations may object to the exemption on the”

Strike out line 15, on page 8, and substitute the following therefor:

“within four days after the notice of exemption is”

Strike out line 18, on page 8, and substitute the following therefor:

“exemption is filed, the Minister may”

Strike out lines 21 to 23, on page 8, and substitute the following therefor:

“exemption poses a threat to safety, or

(b) object to the exemption, if the Minister is of the opinion that the exemption is not in the”

Clause 17

Strike out lines 36 to 40, on page 8, and substitute the following therefor:

“has, before passing the resolution,

(i) consulted the railway company that operates the relevant line of railway,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 3 décembre 1996

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 18 juin 1996, votre Comité a étudié le projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 13

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 40, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

« their implementation an opportunity to »

Article 16

Retrancher la ligne 43, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« transport ferroviaire ou qui a besoin sans tarder d'une exemption de courte durée et qui, ayant donné un »

Retrancher les lignes 7 et 8, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« qu'elles entendent ne pas s'opposer à l'exemption;

Retrancher les lignes 12 et 13, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« pour des motifs de sécurité, s'opposer à l'exemption; elle fait parvenir son avis d'opposition »

Retrancher les lignes 20 et 21, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« ressée ou s'opposer de son propre chef à l'exemption s'il estime qu'il est dans l'intérêt public »

Article 17

Retrancher la ligne 36, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit :

« la voie ferrée, notifié les organisations intéressées et fait publier un avis à cet »

(ii) notified each relevant association or organization that is likely to be affected by the resolution, and

(iii) has given public notice of its intention to pass the resolution.”

Strike out line 9, on page 9, and substitute the following therefor:

“(c) a railway safety inspector orders its use”

New Clause 19.1

Add immediately after line 33, on page 10, the following new clause:

“19.1 The Act is amended by adding the following after section 26.1:

26.2 The users of a road shall give way to railway equipment at a road crossing when warning of its approach is given.”

Clause 21

Strike out lines 41 to 44, on page 10, and lines 1 and 2, on page 11, and substitute the following therefor:

“as a railway safety inspector or a screening officer for the purposes of this Act and, in the case of a railway safety inspector, the Minister shall designate the matters in respect of which the person may exercise the powers of a railway safety inspector.”

Clause 22

Strike out line 5, on page 11, and substitute the following therefor:

“(2) Where a railway safety inspector is of the”

Strike out line 8, on page 11, and substitute the following therefor:

“to safe railway operations, the inspector, by”

Strike out line 14, on page 11, and substitute the following therefor:

“(b) may, if the inspector is satisfied that the”

Strike out line 19 and 20, on page 11, and substitute the following therefor:

“is removed to the inspector’s satisfaction.”

“(2.1) Where a railway safety inspector is of the”

Strike out line 23, on page 11, and substitute the following therefor:

“railway operations, the inspector, by notice sent”

Strike out line 27, on page 11, and substitute the following therefor:

“(b) may, if the inspector is satisfied that the”

Strike out lines 32 and 33, on page 11, and substitute the following therefor:

“inspector’s satisfaction.

(3) Where a railway safety inspector is of the”

Strike out line 37, on page 11, and substitute the following therefor:

Retrancher la ligne 8, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« et l’inspecteur de la sécurité ferroviaire peut exiger »

Nouvel article 19.1

Ajouter immédiatement après la ligne 24, à la page 10, le nouvel article suivant :

« 19.1 La même loi est modifiée par adjonction, après l’article 26.1, de ce qui suit :

26.2 Les usagers de la route doivent à tout franchissement routier céder le passage au train qui a signalé son approche. »

Article 21

Retrancher les lignes 32 à 34, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit :

« les fonctions d’inspecteur de la sécurité ferroviaire ou celles d’agent de contrôle dans le cadre de la présente loi. Il doit, à l’égard des inspecteurs de »

Article 22

Retrancher la ligne 3, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit :

« (2) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

Retrancher la ligne 18, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit :

« (2.1) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire peut »

Retrancher la ligne 30, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit :

« (3) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

Retrancher la ligne 3, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

« (5) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire infor—»

Retrancher la ligne 7, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

« (6) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

Retrancher la ligne 18, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit :

« (8) L’ordre donné par un inspecteur de la sécurité »

“operations, the inspector”

Strike out line 43, on page 11, and substitute the following therefor:

“(b) may, in that notice, if the inspector is”

Strike out line 4, on page 12, and substitute the following therefor:

“inspector’s satisfaction.”

Strike out line 8, on page 12, and substitute the following therefor:

“contains an order, the railway safety inspector”

Strike out line 13, on page 12, and substitute the following therefor:

“railway safety inspector shall send a copy of the”

Strike out lines 32 to 35, on page 12, and substitute the following therefor:

“inspector under this section may be altered or revoked by another railway safety inspector only if the inspector who made the order is unable to act. The reasons for the inspector’s inability to”

Clause 24

In the English version only, strike out lines 37 and 38, on page 13, and substitute the following therefor:

““position”, shall undergo a company-organized medical examination, including audio—”

Clause 27

Strike out line 36, on page 16, and substitute the following therefor:

“railway safety inspector under subsection 7(2)”

Clause 32

Delete clause 32.

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-43, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings relating to this bill (Issue No. 4, which includes this Report) is tabled.

Respectfully submitted,

Article 24

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 37 et 38, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit :

« “position”, shall undergo a company-organized medical examination, including audio—»

Article 27

Retrancher la ligne 26, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit :

«(b) à l’ordre de l’inspecteur de la sécurité »

Article 32

Supprimer l’article 32.

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-43, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l’étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (fascicule n° 4, qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

REG ALCOCK,

Chair.

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, December 11, 1996

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, October 8, 1996, your Committee has considered Bill C-58, an Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability), and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out line 11, on page 3, and substitute the following therefor:

“(2) The maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to persons on a ship for which a certificate is required under Part V, where those persons are not carried under a contract of passenger carriage, is 175,000 units of account multiplied by the number of passengers the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

(3) Subsection (2) does not apply in respect of liability to a person who is the master of the ship, a member of the crew of the ship or any other person employed or engaged in any capacity on board the ship on the business of the ship.

(4) In subsection (1), “passenger” means a”

Strike out line 15, on page 3, and substitute the following therefor:

“(5) In subsections (1) and (2), “unit of”

Strike out line 18, on page 3, and substitute the following therefor:

“(6) For the purposes of subsections (1) and (2), the”

Strike out line 25, on page 3, and substitute the following therefor:

“less than 300 tons, other than claims mentioned in section 577, is”

Clause 5

Strike out lines 16 and 17, on page 8, and substitute the following therefor:

“person having for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to the possession and use of the ship;”

Clause 10

Strike out line 36, on page 13, and substitute the following therefor:

“(2) Sections 574, 575 and 577 to 582 apply for the”

New Clause 25.1

Add immediately before line 3, on page 21, the following:

“**25.1 Sections 574 to 584 of the Canada Shipping Act**, as they read immediately before the coming into force of section 2, apply in respect of events referred to in subsection 575(1) of that Act, as that subsection read immediately before the coming into force of that section, that occurred before the coming into force of that section.”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 11 décembre 1996

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1996, votre Comité a étudié le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 2

Retrancher la ligne 11, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« (2) La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire « pour lequel un certificat est requis au titre de la partie V » à l'égard de créances nées d'un même événement pour mort ou lésions corporelles de personnes transportées autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passager est égale au montant du produit de 175 000 unités de compte par le nombre maximal de passagers que peut prendre le navire aux termes du certificat.

(3) Ne sont pas visés par le paragraphe (2) le capitaine du navire, le membre de l'équipage et la personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les besoins de ce navire.

(4) Au paragraphe (1), « passager » s'en-»

Retrancher la ligne 15, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« (5) Aux paragraphes (1) et (2), « unités de compte »

Retrancher la ligne 18, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« (6) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), la »

Retrancher la ligne 25, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« ces, autres que celles visées à l'article 577, nées d'un même événement est fixée à : »

Article 5

Retrancher les lignes 24 et 25, à la page 8, et les remplacer par ce qui suit :

« de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage du navire. »

Article 10

Retrancher la ligne 40, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit :

« (2) Les articles 574, 575 et 577 à 582 s'appliquent dans »

Nouvel article 25.1

Ajouter immédiatement avant la ligne 4, à la page 21, ce qui suit :

«**25.1 Les articles 574 à 584 de la Loi sur la marine marchande du Canada**, dans leur version antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'article 2, s'appliquent à tout événement mentionné au paragraphe 575(1) de cette loi, dans sa version antérieure à cette date, survenu avant celle-ci. »

Clause 26

Strike out line 8, on page 21, and substitute the following therefor:

“677(1) of that Act, as that subsection read immediately before the coming into force of those sections, that took place before the”

Clause 30

Strike out line 25, on page 24, and substitute the following therefor:

“30. (1) Sections 1 to 3 come into force ninety days after the day on which this Act is assented to.

(2) Sections 4 to 24 come into force on a”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-58, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings relating to this bill (Issue No. 4, which includes this Report) is tabled.

Respectfully submitted,

Article 26

Retrancher les lignes 8 à 10, à la page 21, et les remplacer par ce qui suit :

« s'applique à tout événement relatif aux questions visées au paragraphe 677(1) de cette loi, dans sa version antérieure à cette date, survenu avant celle-ci. »

Article 30

Retrancher la ligne 27, à la page 24, et la remplacer par ce qui suit :

« 30. (1) Les articles 1 à 3 entrent en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de la sanction royale.

(2) Les articles 4 à 24 entrent en vigueur »

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-58, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (fascicule n° 4, qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

REG ALCOCK,

Chair.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 7, 1996
(Meeting No. 35)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:50 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, André Caron, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Leon Benoit for Dick Harris.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Government of Alberta: Hon. Robert (Butch) Fischer, Minister of Transportation and Utilities; Tom Brown, Executive Director, Policy and Coordination; Jordan Cleland, Executive Assistant to the Minister. *From Better Road Coalition:* Harold Gilbert, Chairman; Nick Ferris, Vice-Chairman. *From Ontario Trucking Association:* David Bradley, President. *From Via Rail:* Terry Ivany, President; Christina Keon-Sirslly, Vice-President, Marketing and Information Services; Roger Paquette, Vice-President, Planning, Finance and Treasurer. *From Brotherhood of Maintenance of Way Employees:* G.D. Housch, Vice-President. *From Ontario Motor Coach Association:* Brian Crow, President. *From Canadian Wheat Board:* Gordon P. Machej, Commissioner; Tamy Reynolds, Advisor, Corporate Policy.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Robert Fischer made a presentation and answered questions.

Harold Gilbert made a presentation and answered questions.

Terry Ivany made a presentation and answered questions.

At 10:36 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:40 o'clock a.m., the sitting resumed.

G.D. Housch made a presentation and answered questions.

Brian Crow made a presentation and answered questions.

Gordon Machej made a presentation and, with the other witness, answered questions.

At 11:53 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

TUESDAY, NOVEMBER 19, 1996
(Meeting No. 36)

The Standing Committee on Transport met at 9:06 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 7 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 35)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8 h 50, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, André Caron, Joe Comuzzi, Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Leon Benoit pour Dick Harris.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du gouvernement de l'Alberta: L'hon. Robert (Butch) Fischer, ministre des Transports et des Services; Tom Brown, directeur général, Politique et Coordination; Jordan Cleland, adjoint exécutif au ministre. *De «Better Road Coalition»:* Harold Gilbert, président; Nick Ferris, vice-président. *De la «Ontario Trucking Association»:* David Bradley, président. *De Via Rail:* Terry Ivany, président; Christina Keon-Sirslly, vice-présidente, Services de marketing et d'information; Roger Paquette, vice-président, Planification, Finances et Trésorerie. *De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:* G.D. Housch, vice-président. *De la «Ontario Motor Coach Association»:* Brian Crow, président. *De la Commission canadienne du blé:* Gordon P. Machej, commissaire; Tamy Reynolds, conseiller, Politique interne.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Robert Fischer présente un exposé et répond aux questions.

Harold Gilbert présente un exposé et répond aux questions.

Terry Ivany présente un exposé et répond aux questions.

À 10 h 36, la séance est suspendue.

À 10 h 40, la séance reprend.

G.D. Housch présente un exposé et répond aux questions.

Brian Crow présente un exposé et répond aux questions.

Gordon Machej présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 11 h 53, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Luc Fortin

LE MARDI 19 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 36)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 06, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Members of the Committee present: Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan, and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

Other Member present: Philippe Paré.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Active Living – Go for Green: Stephen Grundy, National Facilitator; Nathalie Racine, Project Manager; Ann Robinson, Executive Director for Rail to Greenways Network. *From the Railway Association of Canada:* Robert Ballantyne, President; Roger Cameron, General Manager, Public Affairs. *From the Ontario Road Builders Association:* Robert Bradford, Executive Director. *From the Canadian Council for Public/Private Partnership:* Terry L. Stephen, President. *From the Government of Nova Scotia:* The Honourable Don R. Downe, Minister of Transportation and Public Works. *From the Canadian Automobile Association:* Brian Hunt, President; Richard Godding, Vice-President of Corporate and Public Affairs; David Leonhardt, Manager, Public and Government Relations.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Stephen Grundy and Nathalie Racine made opening statements and, with the other witness, answered questions.

Robert Ballantyne and Roger Cameron made opening statements and answered questions.

Robert Bradford made an opening statement and answered questions.

Terry L. Stephen made an opening statement and answered questions.

Honourable Don R. Downe made an opening statement and answered questions.

Brian Hunt made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 19, 1996
(Meeting No. 37)

The Standing Committee on Transport met at 4:03 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Association for Health, Physical Education, Recreation and Dance: Suzanne Cousineau, Executive Director. *From Atlantic Canada Opportunities Agency:* Peter Estey, Vice-President, Regional Programming and Development. *From Transportation Association of Canada:* Louise Pelletier, Executive Director; John Pearson, Consultant.

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Autre député présent: Philippe Paré.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Vie Active – Bouger c'est dans ma nature: Stephen Grundy, facilitateur national; Nathalie Racine, gérante de projets; Ann Robinson, directrice générale pour «Rail to Greenways Network». *De l'Association des chemins de fer du Canada:* Robert Ballantyne, président; Roger Cameron, gérant général, Affaires publiques. *De l'Association du réseau routier de l'Ontario:* Robert Bradford, directeur général. *Du Conseil canadien des sociétés publiques-privées:* Terry L. Stephen, président. *Du gouvernement de la Nouvelle-Écosse:* l'honorable Don R. Downe, ministre des Transports et des travaux publics. *De l'Association canadienne des automobilistes:* Brian Hunt, président; Richard Godding, vice-président des affaires internes et publiques; David Leonhardt, gérant, Relations publiques et gouvernementales.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Stephen Grundy et Nathalie Racine présentent des exposés et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

Robert Ballantyne et Roger Cameron présentent des exposés et répondent aux questions.

Robert Bradford présente un exposé et répond aux questions.

Terry L. Stephen présente un exposé et répond aux questions.

L'honorable Don R. Downe présente un exposé et répond aux questions.

Brian Hunt présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 19 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 37)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 16 h 03, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De l'Association canadienne pour la santé, l'éducation physique, le loisir et la danse: Suzanne Cousineau, directrice générale. *De l'Agence de promotion économique du Canada atlantique:* Peter Estey, vice-président, Programmation et développement. *De l'Association des transports du Canada:* Louise Pelletier, directrice générale; John Pearson, consultant.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Suzanne Cousineau made an opening statement and answered questions.

Peter Estey made an opening statement and answered questions.

Louise Pelletier made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 20, 1996
(Meeting No. 38)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, and Stan Keyes.

Other Member present: Charles Hubbard.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Railway Issues Task Force: Iain Sanderson, Chair, Health and Safety Committee; John Adams, Councillor, City of Toronto.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated June 18, 1996 relating to Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act (*See Minutes of Proceedings dated September 24, 1996, Meeting No. 15*).

Iain Sanderson made an opening statement and, with John Adams, answered questions.

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 21, 1996
(Meeting No. 39)

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Roy Cullen, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadians for Responsible and Safe Highways: Bob Evans, Executive Director. *As Individual:* Benoît Sauvageau, M.P. *From Canadian Highways International Corporation:* John M. Beck, President. *From*

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Suzanne Cousineau présente un exposé et répond aux questions.

Peter Estey présente un exposé et répond aux questions.

Louise Pelletier présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 17 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 20 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 38)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 40, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Autre député présent: Charles Hubbard.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du «Railway Issues Task Force»: Iain Sanderson, président, Comité de la santé et de la sécurité; John Adams, conseiller, Ville de Toronto.

Conformément à son ordre de renvoi du 18 juin 1996, le Comité examine le projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence (*Voir le Procès-verbal du 24 septembre 1996, séance n° 15*).

Iain Sanderson présente un exposé et, avec John Adams, répond aux questions.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 21 NOVEMBRE 1996
(Séance n° 39)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Roy Cullen, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Des «Canadians for Responsible and Safe Highways»: Bob Evans, directeur général. *À titre personnel:* Benoît Sauvageau, député. *De la «Canadian Highways International Corporation»:* John M. Beck, président. *De*

Northerners Inc.: Judy Skidmore, President; Julie Ingo, Planner. *From Air Transport Association of Canada*: John W. Crichton, President and Chief Executive Officer; Howard P. Goldberg, Vice-President and Secretary.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Bob Evans made an opening statement and answered questions.

Benoît Sauvageau made an opening statement and answered questions.

John M. Beck made an opening statement and answered questions.

Judy Skidmore made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

John W. Crichton made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1996 (Meeting No. 40)

The Standing Committee on Transport met at 9:14 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Newcourt Credit Group: Warren A. Thomson, Vice-President and Director, Newcourt Capital Inc.; Gordon M. Thompson, Vice-President and Director, Newcourt Capital Inc. *From the Canadian Trucking Association*: Laura Kilgour, Director, Member Services. *From "Vélo Québec"*: Michel Labrecque, Executive President. *From the Canadian Construction Association*: Leo McArthur, Member of the Board of Directors and Chairman of Roadbuilders and Heavy Construction Council; Jim Facette, Staff Officer. *From Hospitality Newfoundland and Labrador*: Cathy Duke, Executive Director.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Warren A. Thomson and Gordon M. Thompson made opening statements and answered questions.

Laura Kilgour made an opening statement and answered questions.

Michel Labrecque made an opening statement and answered questions.

Leo McArthur made an opening statement and, with Jim Facette, answered questions.

«*Northerners Inc.*»: Judy Skidmore, présidente; Julie Ingo, planificatrice. *De l'Association du transport aérien du Canada*: John W. Crichton, président et directeur général; Howard P. Goldberg, vice-président et secrétaire.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Bob Evans présente un exposé et répond aux questions.

Benoît Sauvageau présente un exposé et répond aux questions.

John M. Beck présente un exposé et répond aux questions.

Judy Skidmore présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

John W. Crichton présente un exposé et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1996 (Séance n° 40)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 14, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De «Newcourt Credit Group»: Warren A. Thomson, vice-président et directeur, «Newcourt Capital Inc.»; Gordon M. Thompson, vice-président et directeur, «Newcourt Capital Inc.» *De l'Association canadienne du camionnage*: Laura Kilgour, directrice, Service aux membres. *De Vélo Québec*: Michel Labrecque, président exécutif. *De l'Association canadienne de la construction*: Leo McArthur, membre du conseil d'administration et président de «Roadbuilders and Heavy Construction Council»; Jim Facette, agent du personnel. *De «Hospitality Newfoundland and Labrador»*: Cathy Duke, directrice générale.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Warren A. Thomson et Gordon M. Thompson présentent des exposés et répondent aux questions.

Laura Kilgour présente un exposé et répond aux questions.

Michel Labrecque présente un exposé et répond aux questions.

Leo McArthur présente un exposé et, avec Jim Facette, répond aux questions.

Cathy Duke made an opening statement and answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1996

(Meeting No. 41)

The Standing Committee on Transport met at 3:47 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Vector Construction Ltd.: David Whitmore, Vice-President/National Sales Manager. *From ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures):* Dr. Sami H. Rizkalla, President. *From Hambros Canada Inc.:* Liam Rafferty, Assistant Director and Head, Project Finance Unit.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

David Whitmore made an opening statement and answered questions.

Dr. Sami H. Rizkalla made an opening statement and answered questions.

Liam Rafferty made an opening statement and answered questions.

At 5:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 27, 1996

(Meeting No. 42)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Colin Churcher, Director General, Railway Legislation; Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group; Terry Burtch, Director General, Railway Safety; Hal Whiteman, Director General, Security; Don Murphy, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of June 18, 1996 relating to Bill C-43, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act (*See Minutes of Proceedings dated September 25, 1996, Meeting No. 15*).

Cathy Duke présente un exposé et répond aux questions.

À 12 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1996

(Séance n° 41)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 47, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De «Vector Construction Ltd.»: David Whitmore, vice-président et directeur national des ventes. *De ISIS Canada (Le Réseau canadien de Centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés):* Sami H. Rizkalla, président. *De «Hambros Canada Inc.»:* Liam Rafferty, directeur adjoint et chef de projet, Finances.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

David Whitmore présente un exposé et répond aux questions.

Sami H. Rizkalla présente un exposé et répond aux questions.

Liam Rafferty présente un exposé et répond aux questions.

À 17 h 17, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 27 NOVEMBRE 1996

(Séance n° 42)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Colin Churcher, directeur général, Législation des chemins de fer; Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe Sûreté et Sécurité; Terry Burtch, directeur général, Sécurité ferroviaire; Hal Whiteman, directeur général, Sécurité; Don Murphy, ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du 18 juin 1996, le Comité étudie le projet de loi C-43, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence (*Voir le Procès-verbal du 25 septembre 1996, séance n° 15*).

The Chair called for Clause by Clause consideration of the Bill.
Clause 1 was allowed to stand.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

On Clause 4

Jim Gouk moved, — That Clause 4 be amended by replacing line 17 on page 3 with the following:

“7.1 The Governor in Council, after consultation with the affected municipal and regional governments that would be affected by the construction of road crossings, may make”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 4 carried.

Clauses 5 to 12 inclusive carried.

On Clause 13

Stan Keyes moved, — That Clause 13 be amended by replacing, in the English version, line 40 on page 5 with the following:

“their implementation an opportunity to”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 13, as amended, carried.

Clauses 14 and 15 carried.

On Clause 16

Gerry Byrne moved, — That Clause 16 be amended by

(a) replacing line 36 on page 7 with the following:

“to conduct testing or requires an immediate exemption of short duration is exempt from the applica—”

(b) replacing lines 40 and 41 on page 7 with the following:

“19 or 20 during a period that the company”

(c) replacing line 1 on page 8 with the following:

“a notice of the exemption with the Minister and”

(d) replacing line 12 on page 8 with the following:

“organizations may object to the exemption on the”

(e) replacing line 15 on page 8 with the following:

“within four days after the notice of exemption is”

(f) replacing line 18 on page 8 with the following:

“exemption is filed, the Minister may”

(g) replacing lines 21 to 23 on page 8 with the following:

“exemption poses a threat to safety, or

(h) object to the exemption, if the Minister is of the opinion that the exemption is not in the”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 16, as amended, carried.

On Clause 17

Stan Keyes moved, — That Clause 17 be amended

Le président procède à l'étude article par article du projet de loi.
L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

Article 4

Jim Gouk propose, — Que l'article 4 soit modifié par substitution, à la ligne 14, page 3, de ce qui suit:

«7.1 Après avoir consulté les administrations municipales locales et régionales touchées par leur construction, le gouverneur en conseil peut prendre»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 4 est adopté.

Les articles 5 à 12 inclusivement sont adoptés.

Article 13

Stan Keyes propose, — Que l'article 13 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 40, page 5, de ce qui suit:

«their implementation an opportunity to»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 13 ainsi modifié est adopté.

Les articles 14 et 15 sont adoptés.

Article 16

Gerry Byrne propose, — Que l'article 16 soit modifié:

a) par substitution, à la ligne 43, page 7, de ce qui suit:

«transport ferroviaire ou qui a besoin sans tarder d'une exemption de courte durée et qui, ayant donné un»

b) par substitution, aux lignes 7 et 8, page 8, de ce qui suit:

«qu'elles entendent ne pas s'opposer à l'exemption;»

c) par substitution, aux lignes 12 et 13, page 8, de ce qui suit:

«pour des motifs de sécurité, s'opposer à l'exemption; elle fait parvenir son avis d'opposition»

d) par substitution, aux lignes 20 et 21, page 8, de ce qui suit:

«ressée ou s'opposer de son propre chef à l'exemption s'il estime qu'il est dans l'intérêt public»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 16 ainsi modifié est adopté.

Article 17

Stan Keyes propose, — Que l'article 17 soit modifié:

(a) by replacing lines 36 to 40 on page 8 with the following:

“has, before passing the resolution,

- (i) consulted the railway company that operates the relevant line of railway,
- (ii) notified each relevant association or organization that is likely to be affected by the resolution, and
- (iii) has given public notice of its intention to pass the resolution.”

(b) by replacing line 9 on page 9 with the following:

“(c) a railway safety inspector orders its use”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 17, as amended, carried.

Clause 18 carried.

On Clause 19

Jim Gouk moved, — That Clause 19 be amended by adding after line 20 on page 10 the following:

“(1.2) The legal responsibility for the removal of anything that might, by obscuring clear vision of either of a road or of a line of railway, constitute a threat to safe railway operations will continue to rest with railway companies, although such maintenance may be carried out by municipal road authorities when deemed appropriate by the authorities.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Gouk moved, — That Clause 19 be amended by adding after line 20 on page 10 the following:

“(1.2) Should the removal of anything that might, by obscuring clear vision of either of a road or of a line of railway, constitute a threat to safe railway operations not be undertaken by a railway company within a set period of time, a municipal road authority may carry out this work on behalf of the railway company. In such a case, the road authority must first, before proceeding, notify the railway company that it intends to undertake this work on behalf of the railway company.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 19 carried.

On New Clause 19.1

Gerry Byrne moved, — That Bill C-43 be amended by adding after line 33 on page 10 the following:

“19.1 The Act is amended by adding the following after section 26.1:

26.2 The users of a road shall give way to railway equipment at a road crossing when warning of its approach is given.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 19.1 carried.

Clause 20 carried.

a) par substitution, à la ligne 36, page 8, de ce qui suit:

«la voie ferrée, notifiée les organisations intéressées et fait publier un avis à cet»

b) par substitution, à la ligne 8, page 9, de ce qui suit:

«et l'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut exiger»

Après débat, l'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 17 ainsi modifié est adopté.

L'article 18 est adopté.

Article 19

Jim Gouk propose, — Que l'article 19 soit modifié par adjonction, après la ligne 13, page 10, de ce qui suit:

«(1.2) Si la compagnie de chemin de fer oblige, de son propre gré ou autrement, l'autorité responsable du service de voirie à participer à l'enlèvement, à proximité d'une ou plusieurs voies, de toute chose risquant de compromettre la sécurité ferroviaire du fait qu'elle réduit la visibilité, elle est tenue d'indemniser l'autorité pour les travaux fait hors de l'emprise ordinaire de la route pour le compte de la compagnie. Si la compagnie et l'autorité ne peuvent s'entendre sur le montant de l'indemnité, elles doivent soumettre le différend à l'Office pour arbitrage réglementaire obligatoire.»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

Jim Gouk propose, — Que l'article 19 soit modifié par adjonction, après la ligne 13, page 10, de ce qui suit:

«(1.2) Les compagnies de chemin de fer continuent d'être légalement tenues de l'enlèvement de toute chose risquant de compromettre la sécurité ferroviaire du fait qu'elle réduit la visibilité, même si cet enlèvement est fait par les autorités responsables des services de voirie lorsque ces dernières jugent utile de le faire.»

Après débat, l'amendement mis aux voix est rejeté.

L'article 19 est adopté.

Nouvel article 19.1

Gerry Byrne propose, — Que le projet de loi C-43 soit modifié par adjonction, après la ligne 24, page 10, de ce qui suit:

«19.1 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 26.1, de ce qui suit:

26.2 Les usagers de la route doivent à tout franchissement routier céder le passage au train qui a signalé son approche.»

L'amendement mis aux voix est adopté.

Le nouvel article 19.1 est adopté.

L'article 20 est adopté.

On Clause 21

Stan Keyes moved, — That Clause 21 be amended by replacing lines 41 to 44 on page 10 and lines 1 and 2 on page 11 with the following:

“as a railway safety inspector or a screening officer for the purposes of this Act and, in the case of a railway safety inspector, the Minister shall designate the matters in respect of which the person may exercise the powers of a railway safety inspector.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 21, as amended, carried.

On Clause 22

Stan Keyes moved, — That Clause 22 be amended by

(a) replacing line 5 on page 11 with the following:

Inspector may forbid or restrict use of unsafe crossing work

“(2) Where a railway safety inspector is of the”

(b) replacing line 8 on page 11 with the following:

“to safe railway operations, the inspector, by”

(c) replacing line 14 on page 11 with the following:

“(b) may, if the inspector is satisfied that the”

(d) replacing lines 19 and 20 on page 11 with the following:

“is removed to the inspector’s satisfaction.

(2.1) Where a railway safety inspector is of the”

(e) replacing line 23 on page 11 with the following:

“railway operations, the inspector, by notice sent”

(f) replacing line 27 on page 11 with the following:

“(b) may, if the inspector is satisfied that the”

(g) replacing lines 32 and 33 on page 11 with the following:

“inspector’s satisfaction.

Inspector may forbid operation of certain works or equipment

(3) where a railway safety inspector is of the”

(h) replacing line 37 on page 11 with the following:

“operations, the inspector”

(i) replacing line 43 on page 11 with the following:

“(b) may, in that notice, if the inspector is”

(j) replacing line 4 on page 12 with the following:

“inspector’s satisfaction.”

(k) replacing line 8 on page 12 with the following:

“contains an order, the railway safety inspector”

(l) replacing line 13 on page 12 with the following:

“railway safety inspector shall send a copy of the”

(m) replacing lines 32 to 34 on page 12 with the following:

“inspector under this section may be altered or revoked by another railway safety inspector only if the inspector who made the order is unable to act. The reasons for the inspector’s inability to”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 22, as amended, carried.

Clause 23 carried.

On Clause 24

Article 21

Stan Keyes propose, — Que l’article 21 soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 34, page 10, de ce qui suit:

«les fonctions d’inspecteur de la sécurité ferroviaire ou celles d’agent de contrôle dans le cadre de la présente loi. Il doit, à l’égard des inspecteurs de»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 21 ainsi modifié est adopté.

Article 22

Stan Keyes propose, — Que l’article 22 soit modifié:

a) par substitution, à la ligne 3, page 11, de ce qui suit:

«(2) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

b) par substitution, à la ligne 18, page 11, de ce qui suit:

«(2.1) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire peut—»

c) par substitution, à la ligne 30, page 11, de ce qui suit:

«(3) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

d) par substitution, à la ligne 3, page 12, de ce qui suit:

«(5) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire infor—»

e) par substitution, à la ligne 7, page 12, de ce qui suit:

«(6) L’inspecteur de la sécurité ferroviaire trans—»

f) par substitution, à la ligne 18, page 12, de ce qui suit:

«(8) L’ordre donné par un inspecteur de la sécurité»

L’amendement mis aux voix est adopté.

L’article 22 ainsi modifié est adopté.

L’article 23 est adopté.

Article 24

Gerry Byrne moved, — That Clause 24 be amended by replacing, in the English version, lines 37 and 38 on page 13 with the following: ““position”, shall undergo a company-organized medical examination, including audio—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 24, as amended, carried.

Clauses 25 and 26 carried.

On Clause 27

Stan Keyes moved, — That Clause 27 be amended by replacing line 36 on page 16 with the following:

“railway safety inspector under subsection 7(2)”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 27, as amended, carried.

Clauses 28 to 31 inclusive carried.

Clause 32 negatived.

Clauses 33 to 37 inclusive carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED, — That the Bill, as amended, be reprinted as a working copy, for the use of the House of Commons at the report stage.

ORDERED, — That the Chairman report Bill C-43 with amendments to the House.

At 4:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 28, 1996

(Meeting No. 43)

The Standing Committee on Transport met at 10:03 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Member of the Committee present: Gerry Byrne, Jim Gouk, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Antoine Dubé for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Board of Marine Underwriters: Maurice S.L. Jacques, Past President; N. Douglas McRae, Chairman, Legislative Committee.

The Order of Reference dated Tuesday, October 8, 1996 being read as follows:

ORDERED: That Bill C-58, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability), be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Maurice S.L. Jacques and N. Douglas McRae made opening statements and answered questions.

Gerry Byrne propose, — Que l'article 24 soit modifié par substitution, dans la version anglaise, aux lignes 37 et 38, page 13, de ce qui suit:

«“position”, shall undergo a company-organized medical examination, including audio—»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 24 ainsi modifié est adopté.

Les articles 25 et 26 sont adoptés.

Article 27

Stan Keyes propose, — Que l'article 27 soit modifié par substitution, la ligne 26, page 16, de ce qui suit:

«b) à l'ordre de l'inspecteur de la sécurité»

L'amendement mis aux voix est adopté.

L'article 27 ainsi modifié est adopté.

Les articles 28 à 31 inclusivement sont adoptés.

L'article 32 est rejeté.

Les articles 33 à 37 inclusivement sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi ainsi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi soit imprimé tel que modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

IL EST ORDONNÉ, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-43 dans sa forme modifiée.

À 16 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1996

(Séance n° 43)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 03, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Jim Gouk, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Antoine Dubé pour André Caron.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du «Canadian Board of Marine Underwriters»: Maurice S.L. Jacques, ancien président; N. Douglas McRae, président, comité législatif.

Lecture de l'ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1996 est donné en ces termes:

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Maurice S.L. Jacques et N. Douglas McRae présentent des exposés et répondent aux questions.

At 10:22 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 10 h 22, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

MONDAY, DECEMBER 2, 1996
(Meeting No. 44)

The Standing Committee on Transport met at 4:00 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Jim Gouk, Jim Jordan, and Stan Keyes.

Acting Member present: Lawrence O'Brien for Joe Comuzzi.

Associate Member present: Antoine Dubé.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witness: From the Canadian Maritime Law Association: Nigel Frawley, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, October 8, 1996 relating to Bill C-58, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability) (*See Minutes of Proceedings dated Thursday, November 28, 1996, Meeting No. 43*).

Nigel Frawley made an opening statement and answered questions.

At 4:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE LUNDI 2 DÉCEMBRE 1996
(Séance n° 44)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 16 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Lawrence O'Brien pour Joe Comuzzi.

Membre associé présent: Antoine Dubé.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoin: De l'Association canadienne de droit maritime: Nigel Frawley, président.

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1996, le Comité étudie le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime) (*Voir le Procès-verbal du jeudi 28 novembre 1996, séance n° 43*).

Nigel Frawley présente un exposé et répond aux questions.

À 16 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, DECEMBER 3, 1996
(Meeting No. 45)

The Standing Committee on Transport met at 10:02 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Member present: Paul Crête for André Caron.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From the Tourism Industry Association of Canada: Debra Ward, President. *From Transport 2000 Canada:* David W. Glastonbury, President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings, dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Debra Ward made an opening statement and answered questions.

David W. Glastonbury made an opening statement and answered questions.

At 11:12 o'clock a.m., the Committee proceeded to sit in camera.

At 11:18 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1996
(Séance n° 45)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 02, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Jim Gouk, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Paul Crête pour André Caron.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: De l'Association de l'industrie touristique du Canada: Debra Ward, présidente. *De Transport 2000 Canada:* David W. Glastonbury, président.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Debra Ward présente un exposé et répond aux questions.

David W. Glastonbury présente un exposé et répond aux questions.

À 11 h 12, le Comité déclare le huis clos.

À 11 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, DECEMBER 4, 1996

(Meeting No. 46)

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Associate Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Appearing: The Honourable Paul Martin, Minister of Finance.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

The Minister of Finance made an opening statement and answered questions.

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, DECEMBER 9, 1996

(Meeting No. 47)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Joe Fontana, and Stan Keyes.

Acting Members present: Paul Crête for André Caron; Charles Hubbard for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs; Jerry Rysanek, Chief, Marine Insurance and Liability Regimes; Alfred Popp, Senior General Counsel, Maritime Law Secretariat, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, October 8, 1996 relating to Bill C-58, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability) (*See Minutes of Proceedings dated Thursday, November 28, 1996, Meeting No. 43*.)

The Chair called for clause by clause consideration of the Bill.

Clause 1 carried.

On Clause 2

Stan Keyes moved, — That Clause 2 be amended by

(a) replacing line 11 on page 3 with the following:

(2) The maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to persons on a ship for which a certificate is required under Part V, where those persons are not carried under a contract of passenger carriage, is 175,000 units of account multiplied by the number of passengers the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

LE MERCREDI 4 DÉCEMBRE 1996

(Séance n° 46)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre associé présent: Paul Crête.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Comparaît: L'honorable Paul Martin, ministre des Finances.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Le ministre des Finances fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 9 DÉCEMBRE 1996

(Séance n° 47)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 40, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Joe Fontana et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Paul Crête pour André Caron; Charles Hubbard pour Joe Comuzzi.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: André Pageot, directeur général, Politique et programmes de la marine; Jerry Rysanek, chef, Assurance maritime et responsabilité civile; Alfred Popp, avocat général principal, Amirauté et droit maritime, ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1996, le Comité étudie le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime) (*Voir le Procès-verbal du jeudi 28 novembre 1996, Séance n° 43*).

Le président entreprend l'étude article par article du projet de loi.

L'article 1 est adopté.

Article 2

Stan Keyes propose, — Que l'article 2 soit modifié.

a) par substitution, à la ligne 11, page 3, de ce qui suit:

(2) La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire pour lequel un certificat est requis au titre de la partie V — à l'égard de créances nées d'un même événement pour mort ou lésions corporelles de personnes transportées autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passager est égale au montant du produit de 175 000 unités de compte par le nombre maximal de passagers que peut prendre le navire aux termes du certificat.

4. Subsection (2) does not apply in respect of liability for a person who is the master of the ship, a member of the crew of the ship or any other person employed or engaged in any capacity on board the ship on the business of the ship.

(4) In subsection (1), "passenger" means a"

(b) replacing line 15 on page 3 with the following:

"(5) In subsections (1) and (2), "unit of"

(c) replacing line 18 on page 3 with the following:

"In further pursuance of subsections (1) and (2), the"

(d) replacing line 25 on page 3 with the following:

"less than 500 tons, other than claims mentioned in section 577, 15"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 2, as amended, carried.

Clauses 3 and 4 carried.

On Clause 5

Stan Keyes moved. — That Clause 5 be amended by replacing lines 16 and 17 on page 8 with the following:

"person having for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to the possession and use of the ship;"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

Clauses 6 to 9 inclusive carried.

On Clause 10

Stan Keyes moved. — That Clause 10 be amended by replacing line 36 on page 13 with the following:

"(2) Sections 574, 575 and 577 to 582 apply for the"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 10, as amended, carried.

Clauses 11 to 25 inclusive carried.

On New Clause 25.1

Roy Cullen moved. — That Bill C-58 be amended by adding before line 3 on page 21 the following:

"25.1 Sections 574 to 584 of the Canada Shipping Act, as they read immediately before the coming into force of section 2, apply in respect of events referred to in subsection 575(1) of that Act, as that subsection read immediately before the coming into force of that section, that occurred before the coming into force of that section."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 25.1 carried.

On Clause 26

Stan Keyes moved. — That Clause 26 be amended by replacing line 8 on page 21 with the following:

"677(1) of that Act, as that subsection read immediately before the coming into force of those sections, that took place before the"

3. Ne sont pas visés par le paragraphe (2), le capitaine du navire, le membre de l'équipage ou la personne employée ou recrutée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les besoins de ce navire.

(4) Au paragraphe (1), «passager» s'ent-

b) par substitution, à la ligne 15, de ce qui suit:

«(5) Aux paragraphes (1) et (2), «unités de compte»

c) par substitution, à la ligne 18, de ce qui suit:

«En outre, application des paragraphes (1) et (2) pour

d) par substitution, à la ligne 25, de ce qui suit:

moins, autres que celles visées à l'article 577, sous d'un même événement est fixée à:»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 2 ainsi modifié est adopté.

Les articles 3 et 4 sont adoptés.

Article 5

Stan Keyes propose. — Que l'article 5 soit modifié par substitution, aux lignes 24 et 25, page 8, de ce qui suit:

«de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage du navire.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 5 ainsi modifié est adopté.

Les articles 6 à 9 inclusivement sont adoptés.

Article 10

Stan Keyes propose. — Que l'article 10 soit modifié par substitution, à la ligne 40, page 13, de ce qui suit:

«(2) Les articles 574, 575 et 577 à 582 s'appliquent dans»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 10 ainsi modifié est adopté.

Les articles 11 à 25 sont respectivement adoptés.

Nouvel article 25.1

Roy Cullen propose. — Que le projet de loi C-58 soit modifié par adjonction, avant la ligne 4, page 21, de ce qui suit:

«25.1 Les articles 574 à 584 de la Loi sur la marine marchande du Canada, dans leur version antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'article 2, s'appliquent à tout événement mentionné au paragraphe 575(1) de cette loi, dans sa version antérieure à cette date, survenu avant celle-ci.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 25.1 est adopté.

Article 26

Stan Keyes propose. — Que l'article 26 soit modifié par substitution, aux lignes 8 à 10, page 21, de ce qui suit:

«s'applique à tout événement relatif aux questions visées au paragraphe 677(1) de cette loi, dans sa version antérieure à cette date, survenu avant celle-ci.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 26, as amended, carried.

Clauses 27, 28 and 29 carried.

On Clause 30

Roy Cullen moved, — That Clause 30 be amended by replacing line 25 on page 24 with the following:

“30. (1) Sections 1 to 3 come into force ninety days after the day on which this Act is assented to.”

(2) Sections 4 to 24 come into force on a”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 30, as amended, carried on division.

The Schedule carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried on division.

Ordered, — That the Chairman report the Bill C-58 with amendments to the House.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee proceeded to sit in camera.

It was agreed, — That the Committee retain the services of T.G.S. for the formatting, design and press relations for the release of its Discussion Paper on Transportation, Trade and Tourism and the subsequent roundtable; and, that the contractor be paid at a daily rate of \$595.00 in accordance with the contracting policy of the House of Commons for an amount not to exceed \$7,140.00.

At 4:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 10, 1996

(Meeting No. 48)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Roy Cullen, Dick Harris and Paul Mercier.

Acting Members present: Paul Crête for André Caron; Ivan Grose for Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on the transportation, trade and tourism (*See Minutes of Proceedings dated June 11, 1996, Meeting No. 13*).

Appearing: The Honourable John Manley, Minister of Industry. The Honourable Marcel Massé, Minister Responsible for Infrastructure.

John Manley made an opening statement and answered questions.

At 9:59 o'clock a.m., the sitting was suspended.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 26 ainsi modifié est adopté.

Les articles 27, 28 et 29 sont adoptés.

Article 30

Roy Cullen propose, — Que l'article 30 soit modifié par substitution, à la ligne 27, page 24, de ce qui suit:

«30. (1) Les articles 1 à 3 entrent en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de la sanction royale.

(2) Les articles 4 à 24 entrent en vigueur».

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 30 ainsi modifié est adopté avec dissidence.

L'Annexe est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, ainsi modifié, est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-58 avec les modifications.

À 16 heures, le Comité déclare le huis clos.

Il est convenu, — Que le Comité retienne les services de T.G.S. et lui confie la mise en forme et la conception de son document de travail sur le transport, le commerce et le tourisme, ses relations avec les médias et la table ronde ultérieure; et que l'entrepreneur soit rétribué au taux quotidien de 595\$, jusqu'à concurrence de 7 140\$, conformément à la politique de la Chambre des communes.

À 16 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 10 DÉCEMBRE 1996

(Séance n° 48)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Roy Cullen, Dick Harris et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Paul Crête pour André Caron; Ivan Grose pour Stan Keyes.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir le Procès-verbal du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Comparaisent: L'honorable John Manley, ministre de l'Industrie et l'honorable Marcel Massé, ministre responsable de l'Infrastructure.

John Manley fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 59, la séance est suspendue.

At 10:04 o'clock a.m., the sitting resumed.

Marcel Massé made an opening statement and answered questions.

At 10:40 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:00 o'clock a.m., the sitting resumed.

By unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 10 h 04, la séance reprend.

Marcel Massé fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 40, la séance est suspendue.

À 11 heures, la séance reprend.

Par consentement unanime, le Comité déclare le huis clos.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, JANUARY 22, 1997
(Meeting No. 49)

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, in a televised session, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Gerry Byrne, Roy Cullen, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Office of the Auditor General of Canada: David Rattray, Assistant Auditor General; Hugh McRoberts, Principal, Audit Operations. *From the Canadian Automobile Association:* Brian A. Hunt, President. *From the Canadian Bankers' Association:* Moya Greene, Managing Director, Government and Infrastructure Finance Group, Toronto Dominion Bank. *From the Canadian Construction Association:* Michael Atkinson, President; Michelle Landreville, Director of Public Affairs. *From the Canadian Highways International Corporation:* John M. Beck, President; Mitch Patten. *From the Canadian Trucking Association:* Gilles J. Bélanger, President. *From the Coalition to Renew Canada's Infrastructure:* John Redfern, Chairman; Jim Facette, President. *From Groupe S.M.:* Gérard Laganière, Vice-President. *From Hambros Canada Inc.:* Harry Swain, Director; Liam Rafferty, Assistant Director. *From ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures):* Chris Lorenc, Chief Executive Director; Sandra Martel, Development and Application Officer. *From Newcourt Credit Group:* Warren A. Thomson, Vice-President and Director; Gordon Thompson, Vice-President and Director. *From the Tourism Industry Association of Canada:* Debra Ward, President. *From the Transportation Association of Canada:* Louise Pelletier, Executive Director; John Pearson, Technical Advisor.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of its study on Transportation, Trade and Tourism (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated June 11, 1997, Meeting No. 13*).

The witnesses, in a roundtable setting, made statements and answered questions.

LE MERCREDI 22 JANVIER 1997
(Séance n° 49)

Le Comité permanent des transports tient aujourd'hui une séance télévisée, à 9 h 37, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Reg Alcock (*président*).

Membres du Comité présents: Gerry Byrne, Roy Cullen, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du Bureau du vérificateur général du Canada: David Rattray, vérificateur général adjoint; Hugh McRoberts, directeur principal, Opérations de vérification. *De l'Association canadienne des automobilistes:* Brian A. Hunt, président. *De l'Association des banquiers canadiens:* Moya Greene, directeur général, Groupe des finances gouvernementales et de l'infrastructure, Banque Toronto-Dominion. *De l'Association canadienne de la construction:* Michael Atkinson, président; Michelle Landreville, directrice des Affaires publiques. *De la «Canadian Highways International Corporation»:* John M. Beck, président; Mitch Patten. *De l'Association canadienne du camionnage:* Gilles J. Bélanger, président. *De la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada:* John Redfern, président du conseil d'administration; Jim Facette, président. *Du Groupe S.M.:* Gérard Laganière, vice-président. *De «Hambros Canada Inc.»:* Harry Swain, directeur; Liam Rafferty, directeur adjoint. *De ISIS Canada (Réseau canadien de Centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés):* Chris Lorenc, chef de la direction; Sandra Martel, agent de développement et d'application. *De «Newcourt Credit Group»:* Warren A. Thomson, vice-président et directeur; Gordon Thompson, vice-président et directeur. *De l'Association de l'industrie touristique du Canada:* Debra Ward, présidente. *De l'Association des transports du Canada:* Louise Pelletier, directrice générale; John Pearson, conseiller technique.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur le transport, le commerce et le tourisme (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 11 juin 1996, séance n° 13*).

Les témoins, réunis en table ronde, font des déclarations et répondent aux questions.

At 1:00 o'clock p.m. to 1:30 o'clock p.m., the Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures (ISIS Canada) made an audio-visual presentation on ISIS Canada Technology and its Relevance to the National Highway Policy.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

De 13 heures à 13 h 30, le Réseau canadien de Centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés (ISIS Canada) fait une présentation audiovisuelle sur la technologie de ISIS Canada et sa pertinence pour la politique relative au réseau routier national.

À 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

WITNESSES

Thursday, November 7, 1996 (Meeting No. 35)

Better Road Coalition (Ontario):

Nick Ferris, Vice-Chairman;

Harold Gilbert, Chairman.

Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

G.D. Housch, Vice-President.

Canadian Wheat Board:

Gordon P. Machej, Commissioner;

Tamy Reynolds, Advisor, Corporate Policy.

Government of Alberta:

Tom Brown, Executive Director, Policy and Coordination;

Jordan Cleland, Executive Assistant to the Minister;

Hon. Robert (Butch) Fischer, Minister of Transportation and Utilities.

Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, President.

Ontario Trucking Association:

David Bradley, President.

Via Rail:

Terry Ivany, President;

Christina Keon-Sirly, Vice-President, Marketing and Information Services;

Roger Paquette, Vice-President, Planning, Finance and Treasurer.

Tuesday, November 19, 1996 (Meeting No. 36)

Active Living – Go for Green:

Stephen Grundy, National Facilitator;

Nathalie Racine, Project Manager;

Ann Robinson, Executive Director, Rail To Greenways Network.

Canadian Automobile Association:

Richard Godding, Vice-President of Corporate and Public Affairs;

Brian Hunt, President and Chief Executive Officer;

David Leonhardt, Manager, Public and Government Relations.

Canadian Council for Public/Private Partnership:

Terry L. Stephen, President.

Government of Nova Scotia:

Hon. Don R. Downe, Minister of Transportation and Public Works.

Ontario Road Builders' Association:

Robert Bradford, Executive Director.

Railway Association of Canada:

Robert Ballantyne, President;

Roger Cameron, General Manager, Public Affairs.

Tuesday, November 19, 1996 (Meeting No. 37)

Atlantic Canada Opportunities Agency:

Peter Estey, Vice-President, Regional Programming and Development.

Canadian Association for Health, Physical Education, Recreation and Dance:

Suzanne Cousineau, Executive Director.

Transportation Association of Canada:

John Pearson, Consultant;

Louise Pelletier, Executive Director.

Wednesday, November 20, 1996 (Meeting No. 38)

Railway Issues Task Force:

John Adams, Councillor, City of Toronto;

Iain Sanderson, Chair, Health and Safety Committee.

Thursday, November 21, 1996 (Meeting No. 39)

Air Transport Association of Canada:

John W. Crichton, President and Chief Executive Officer;

Howard P. Goldberg, Vice-President and Secretary.

Canadians for Responsible and Safe Highways:

Bob Evans, Executive Director.

Canadian Highways International Corporation:

John M. Beck, President.

Northerners Inc.

Julie Ingo, Planner;

Judy Skidmore, President.

As Individual:

Benoît Sauvageau, M.P.

Tuesday, November 26, 1996 (Meeting No. 40)

Canadian Construction Association:

Jim Facette, Staff Officer;

Leo McArthur, Member of the Board of Directors
, and Chairman of Roadbuilders and Heavy
Construction Council.

Canadian Trucking Association:

Laura Kilgour, Director, Member Services.

Hospitality Newfoundland and Labrador:

Cathy Duke, Executive Director.

Newcourt Credit Group:

Gordon M. Thompson, Vice-President and
Director, Newcourt Capital Inc.;

Warren A. Thomson, Vice-President and
Director, Newcourt Capital Inc.

«Vélo Québec»:

Michel Labrecque, Executive President.

Tuesday, November 26, 1996 (Meeting No. 41)

Hambros Canada Inc.:

Liam Rafferty, Assistant Director and Head of
Project Finance Unit.

*ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of
Excellence on Intelligent Sensing for Innovative
Structures):*

Dr. Sami H. Rizkalla, President.

Vector Construction Ltd.:

David Whitmore, Vice-President/National Sales
Manager.

Wednesday, November 27, 1996 (Meeting No. 42)

Department of Transport:

Terry Burtch, Director General, Railway Safety;

Colin Churcher, Director General, Railway
Legislation;

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety
and Security Group;

Don Murphy, Department of Justice;

Hal Whiteman, Director General, Security.

Thursday, November 28, 1996 (Meeting No. 43)

Canadian Board of Marine Underwriters:

Maurice S.L. Jacques, Past President;

N. Douglas McRae, Chairman, Legislative
Committee.

Monday, December 2, 1996 (Meeting No. 44)

Canadian Maritime Law Association:

Nigel Frawley, President.

Tuesday, December 3, 1996 (Meeting No. 45)

Tourism Industry Association of Canada:

Debra Ward, President.

Transport 2000 Canada:

David W. Glastonbury, President.

Monday, December 9, 1996 (Meeting No. 47)

Department of Transport:

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs;

Alfred Popp, Senior General Counsel, Maritime Law Secretariat, Department of Justice;

Jerry Rysanek, Chief, Marine Insurance and Liability Regimes.

Wednesday, January 22, 1997 (Meeting No. 49)

Canadian Automobile Association:

Brian A. Hunt, President.

Canadian Bankers' Association:

Moya Greene, Managing Director, Government and Infrastructure Finance Group, Toronto Dominion Bank.

Canadian Construction Association:

Michael Atkinson, President;

Michelle Landreville, Director of Public Affairs.

Canadian Highways International Corporation:

John M. Beck, President;

Mitch Patten.

Canadian Trucking Association:

Gilles J. Bélanger, President.

Coalition to Renew Canada's Infrastructure:

Jim Facette, President;

John Redfern, Chairman.

"Groupe S.M.":

Gérard Laganière, Vice-President.

Hambros Canada Inc.:

Liam Rafferty, Assistant Director;

Harry Swain, Director.

ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures):

Chris Lorenc, Chief Executive Director;

Sandra Martel, Development and Application Officer.

Newcourt Credit Group:

Gordon M. Thompson, Vice-President and Director;

Warren A. Thomson, Vice-President and Director.

Office of the Auditor General of Canada:

Hugh McRoberts, Principal, Audit Operations;

David Rattray, Assistant Auditor General.

Tourism Industry Association of Canada:

Debra Ward, President.

Transportation Association of Canada:

John Pearson, Technical Advisor;

Louise Pelletier, Executive Director.

TÉMOINS

Le jeudi 7 novembre 1996 (Séance n° 35)

«*Better Road Coalition (Ontario)*»:

Nick Ferris, vice-président;

Harold Gilbert, président.

Commission canadienne du blé:

Gordon, P. Machej, commissaire;

Tamy Reynolds, conseiller, Politique interne.

Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

G.D. Housch, vice-président.

Gouvernement de l'Alberta:

Tom Brown, directeur général, Politique et Coordination;

Jordan Cleland, adjoint exécutif au ministre;

L'hon. Robert (Butch) Fischer, ministre des transports et des services.

«*Ontario Motor Coach Association*»:

Brian Crow, président.

«*Ontario Trucking Association*»:

David Bradley, président.

Via Rail:

Terry Ivany, président.

Christina Keon-Sirsly, vice-présidente, Services de marketing et d'information;

Roger Paquette, vice-président, Planification, Finances et Trésorerie.

Le mardi 19 novembre 1996 (Séance n° 36)

Association canadienne des automobilistes:

Richard Godding, vice-président, Affaires publiques et affaires internes;

Brian Hunt, président et directeur général;

David Leonhardt, gérant, Relations publiques et gouvernementales.

Association des chemins de fer du Canada:

Robert Ballantyne, président;

Roger Cameron, directeur général, Affaires publiques.

Conseil canadien des sociétés publiques-privées:

Terry L. Stephen, président.

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse:

L'hon. Ron R. Downe, ministre des Transports et des Travaux publics.

«*Ontario Road Builders' Association*»:

Robert Bradford, directeur général.

Vie Active – Bouger c'est dans ma nature:

Stephen Grundy, coordonnateur national;

Nathalie Racine, gestionnaire de projets;

Ann Robinson, directrice exécutive, Réseau canadien des corridors verts.

Le mardi 19 novembre 1996 (Séance n° 37)

Agence de promotion économique du Canada atlantique:

Peter Estey, vice-président, Programmation et développement régionaux.

Association canadienne pour la santé, l'éducation physique, le loisir et la danse:

Suzanne Cousineau, directrice administrative.

Association des transports du Canada:

John Pearson, consultant;

Louise Pelletier, directrice générale.

Le mercredi 20 novembre 1996 (Séance n° 38)

«*Railway Issues Task Force*»:

John Adams, conseiller, ville de Toronto;

Iain Sanderson, président, Comité de la santé et de la sécurité.

Le jeudi 21 novembre 1996 (Séance n° 39)

Association du transport aérien du Canada:

John W. Crichton, président et directeur général;

Howard P. Goldberg, vice-président et secrétaire.

«Canadians for Responsible and Safe Highways»:

Bob Evans, directeur général.

«Canadian Highways International Corporation»:

John M. Beck, président.

«Northerners Inc.»:

Julie Ingo, planificatrice;

Judy Skidmore, présidente.

À titre personnel:

Benoît Sauvageau, député.

Le mardi 26 novembre 1996 (Séance n° 40)

Association canadienne de la construction:

Jim Facette, agent du personnel;

Leo McArthur, membre du conseil et président du
«Roadbuilders and Heavy Construction
Council».

Association canadienne du camionnage:

Laura Kilgour, directrice, Services aux membres.

«Hospitality Newfoundland and Labrador»:

Cathy Duke, directrice générale.

«Newcourt Credit Group»:

Gordon M. Thompson, vice-président et
directeur, «Newcourt Capital Inc.»;

Warren A. Thomson, vice-président et directeur,
«Newcourt Capital Inc.».

Vélo Québec:

Michel Labrecque, président exécutif.

Le mardi 26 novembre 1996 (Séance n° 41)

*ISIS Canada (Le Réseau canadien de Centres
d'excellence sur les innovations en structures
avec systèmes de détection intégrés):*

Dr Sami H. Rizkalla, président.

Hambros Canada Inc.:

Liam Rafferty, directeur adjoint et chef de projet,
Finances.

«Vector Construction Ltd.»:

David Whitmore, vice-président-directeur
national des ventes.

Le mercredi 27 novembre 1996 (Séance n° 42)

Ministère des Transports:

Terry Burtch, directeur général, Sécurité
ferroviaire;

Colin Churcher, directeur général, Législation
des chemins de fer;

Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe
Sûreté et Sécurité;

Don Murphy, ministère de la Justice;

Hal Whiteman, directeur général, Sécurité.

Le jeudi 28 novembre 1996 (Séance n° 43)

«Canadian Board of Marine Underwriters»:

Maurice S.L. Jacques, ancien président;

N. Douglas McRae, président, Comité législatif.

Le lundi 2 décembre 1996 (Séance n° 44)

Association canadienne de droit maritime:

Nigel Frawley, président.

Le mardi 3 décembre 1996 (Séance n° 45)

Association de l'industrie touristique du Canada:

Debra Ward, présidente.

Transport 2000 Canada:

David W. Glastonbury, président.

Le lundi 9 décembre 1996 (Séance n° 47)

Ministère des Transports:

André Pageot, directeur général, Politique et Programmes de la marine;

Alfred Popp, avocat général principal, Amiraute et droit maritime, ministère de la Justice;

Jerry Rysanek, chef, Assurance maritime et responsabilité civile.

Le mercredi 22 janvier 1997 (Séance n° 49)

Association canadienne de la construction:

Michael Atkinson, président.

Michelle Landreville, directrice des affaires publiques.

Association canadienne des automobilistes:

Brian A. Hunt, président.

Association canadienne des banquiers:

Moya Greene, administratrice déléguée, Groupe gouvernements et projets d'infrastructure, Banque Toronto-Dominion.

Association canadienne du camionnage:

Gilles J. Bélanger, président.

Association de l'industrie touristique du Canada:

Debra Ward, présidente.

Association des transports du Canada:

John Pearson, conseiller technique;

Louise Pelletier, directrice générale.

Bureau du vérificateur général du Canada:

Hugh McRoberts, directeur des vérifications;

David Rattray, vérificateur général adjoint.

«Canadian Highways International Corporation»:

John M. Beck, président;

Mitch Patten.

Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada:

Jim Facette, président;

John Redfern, président.

Groupe S.M.:

Gérard Laganière, vice-président.

Hambros Canada Inc.:

Liam Rafferty, sous-directeur;

Harry Swain, directeur.

ISIS Canada (Le Réseau canadien de Centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés):

Chris Lorenc, directeur général;

Sandra Martel, directrice du développement et de l'application.

Newcourt Credit Group:

Warren A. Thomson, vice-président et directeur;

Gordon M. Thompson, vice-président et directeur.



If undelivered, return COVER ONLY to
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

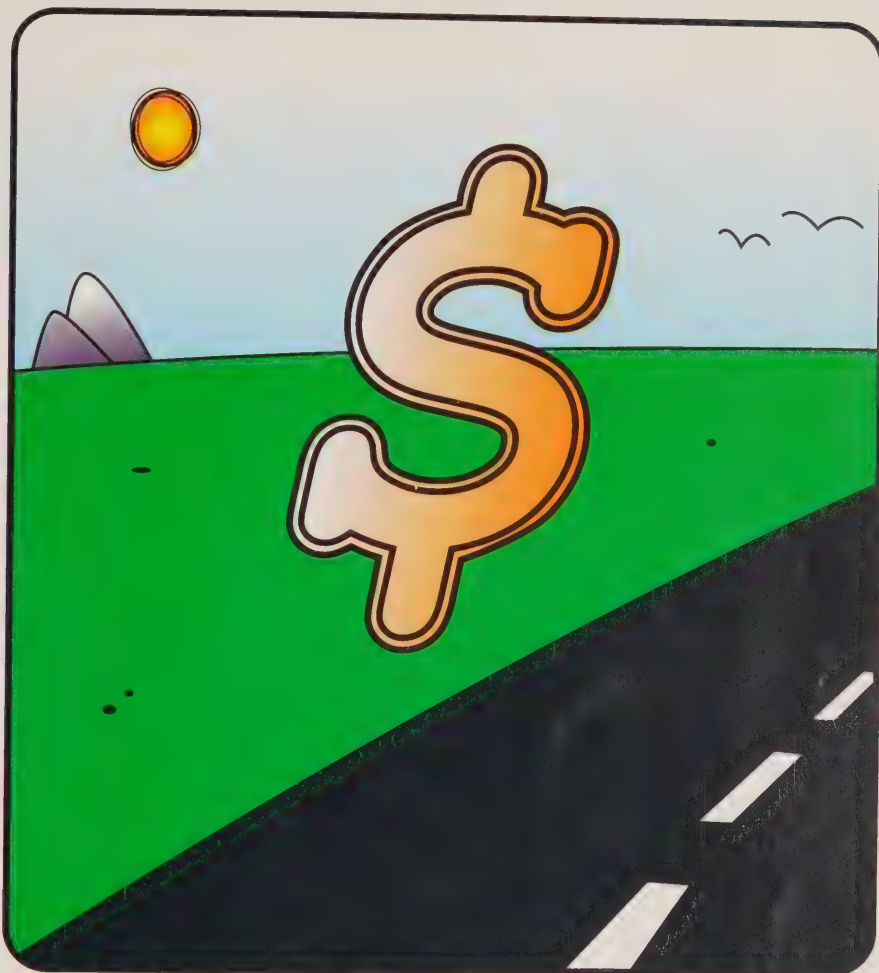
Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82
Issue no.5



HOUSE OF COMMONS
CANADA



A National Highway Renewal Strategy

**Report of the
Standing Committee on Transport**

**Reg Alcock
Chairman**

FEBRUARY 1997

A NATIONAL HIGHWAY RENEWAL STRATEGY

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

**Reg Alcock
Chairman**

February 1997

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5 (Meetings Nos. 50-51)

Tuesday, February 4, 1997

Thursday, February 6, 1997

Chairperson: Reg Alcock

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5 (Séances n°s 50-51)

Le mardi 4 février 1997

Le jeudi 6 février 1997

Président: Reg Alcock

*Minutes of Proceedings of the Standing Committee
on*

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study on
Transportation, Trade and Tourism

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du
Règlement, une étude sur le transport, le
commerce et le tourisme

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

CHAIR

Reg Alcock, M.P.

Winnipeg South

VICE-CHAIRS

Paul Crête, M.P.
Joe Comuzzi, M.P.

Kamouraska — Rivière-du-Loup
Thunder Bay — Nipigon

MEMBERS

Gerry Byrne, M.P.
Roy Cullen, M.P.
Joe Fontana, M.P.
Jim Gouk, M.P.
Dick Harris, M.P.
Jim Jordan, M.P.
Stan Keyes, M.P.
Paul Mercier, M.P.

Humber — St. Barbe — Baie Verte
Etobicoke North
London East
Kootenay West — Revelstoke
Prince George — Bulkley Valley
Leeds — Grenville
Hamilton West
Blainville — Deux-Montagnes

ASSOCIATE MEMBERS

Antoine Dubé, M.P.

Lévis

CLERK OF THE COMMITTEE

Jacques Lahaie

RESEARCH STAFF OF THE COMMITTEE

(Research Branch, Library of Parliament)

John Christopher
David Cuthbertson

MEMBERS OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT



Joe Comuzzi
Vice-Chair
Liberal

Thunder Bay — Nipigon (Ontario)



Gerry Byrne
Liberal

St. John's — St. Barbe — Baie Verte (Newfoundland)



Jim Jordan
Liberal

Leeds — Grenville (Ontario)



Reg Alcock
Chair
Liberal
Winnipeg South (Manitoba)



Roy Cullen
Liberal

Etobicoke North (Ontario)



Stan Keyes
Liberal

Hamilton West (Ontario)



Paul Crête
Vice-Chair
Bloc québécois

Kamouraska — Rivière-du-Loup (Quebec)



Joe Fontana
Liberal

London East (Ontario)



Paul Mercier
Bloc québécois

Blainville — Deux-Montagnes (Quebec)



Jim Gouk
Reform

Kootenay West — Revelstoke (British Columbia)



Dick Harris
Reform

Prince George — Bulkley Valley (British Columbia)

ACKNOWLEDGEMENTS

The Committee could not have completed its study on Transportation, Trade and Tourism without the cooperation and support of numerous people. The Chairman and Members of the Committee extend their thanks to all the witnesses who shared with them their insight and their knowledge on this subject and organizations and individuals who have submitted briefs.

Our task could not be completed without the valuable cooperation from the Research Officer of the Library of Parliament, John Christopher. The Committee also benefited from the sound advice and professional services of its Consultant, David Cuthbertson. The Committee also wishes to acknowledge the Clerk, Jacques Lahaie, and his staff for the administration and support throughout the course of this study.

The Members of the Committee also wish to express their appreciation of the staff of the Committees Directorate, the Translation Bureau of the Secretary of State and the support services of the House of Commons who have provided logistic and administrative support to elaborate this report.

Finally, the Chairman wishes to thank the Members of the Committee for the numerous hours they dedicated to study this question and to prepare this report.

PREFACE

When we started our study of the economic relationship, efficiencies and linkages among transportation, trade and tourism, it was with the intention of examining the system as a whole. It quickly became apparent that while air, rail and water transport had received a great deal of study and undergone considerable change, surface transportation was untouched. It was felt that before we could complete a study of the interrelationship of the various modes we had to focus on the issues which affect surface transportation.

Thus this Report is the first in a series of reports on Trade, Tourism and Transportation and it deals with the question of renewing our national highway system. We appreciate that a number of witnesses addressed other aspects of the study and made recommendations. We want to assure them that it is the intention of the Committee to further examine these issues and they will be the subject of further reports.

THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

has the honour to present its

SIXTH REPORT

In accordance with its permanent mandate under Standing Order 108(2), your Committee has agreed to conduct a study on Transportation, Trade and Tourism in Canada and reports its findings and recommendations.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
FINANCING HIGHWAY INFRASTRUCTURE	1
A. Status Quo	1
B. A Dedicated Tax	2
C. Public/Private Partnerships	2
1. The Concept	2
2. Sharing of Risk	3
3. A Public/Private Partnership Model	4
4. Funding	4
5. A New National Highway Policy	5
6. Risk Evaluation	7
THE APPLICATION OF NEW TECHNOLOGIES TO HIGHWAY INFRASTRUCTURE	8
POTENTIAL BENEFITS	10
CONCLUSION	10
APPENDIX I — THE RENEWAL OF THE NATIONAL HIGHWAY SYSTEM	13
APPENDIX II — List of Witnesses	37
APPENDIX III — List of Submissions	45
REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE	49
DISSENTING OPINION — Reform Party	51
MINUTES OF PROCEEDINGS	59

A NATIONAL HIGHWAY RENEWAL STRATEGY

INTRODUCTION

In the Spring of last year the Standing Committee on Transport decided to do a study on the economic relationship, efficiencies and linkages among transportation, trade and tourism. Because an efficient, safe and competitive highway system is essential to trade and tourism the Committee indicated its intention to concentrate initially on the issue of the renewal of the National Highway System. In June, the Committee received authorization from the House of Commons to hold public hearings in various cities across the country and did so last fall.

In December, a Discussion Paper was released which reviewed the evidence on the importance of a rehabilitated National Highway System to the Canadian economy and how it should be funded (Appendix I). This Paper also raised some questions for further consideration and these were examined at a Roundtable discussion which included a number of key stakeholders and members of the Committee in January. This Report is based on the Discussion Paper and the Roundtable.

The Discussion Paper demonstrated that the issue of whether our highways urgently need work has been settled — they do. The bottom line is that we cannot afford not to have an adequate and competitive highway system. The Paper also confirmed that there is a broad and strong consensus that the renewal of the National Highway System will not happen unless the federal government takes the lead and responsibility. However, the crucial question that has not been resolved is who will pay for highway renewal and how? The Paper suggested there were basically three funding options, the status quo, a dedicated tax, and the application of Public/Private Partnerships and called upon the Roundtable to consider them.

FINANCING HIGHWAY INFRASTRUCTURE

A. *Status Quo*

It was pointed out that since the Trans-Canada Highway, the federal government's approach to funding highway infrastructure has been a series of ad hoc, piecemeal, bilateral federal/provincial agreements driven more by political and regional economic development pressures than good coherent national planning and sound priorities. The result has been that the financing, which comes from general revenues, has not been project based which has meant that little or no attention has been paid to the merits of the project or to its costs. Indeed, as one participant said:

In fact, it didn't concern itself with projects at all. It concerned itself mostly, in my experience, and I had this experience in several incarnations over nine years, with federal-provincial contribution agreements of specified amounts, negotiations that were taken up in great haste because it was necessary to complete them in great haste, and a construction industry that was thankfully poised to do whatever it could do in the space of time, usually inadequate, to get it done.

Another participant thought that it wasn't so much a question of whether the federal government should continue to pay for highway infrastructure in the traditional way but whether it can continue to do so and at what pace. Needless to say, it was not surprising that nobody believed that the traditional approach was a viable option for rebuilding and maintaining our National Highway System.

B. A Dedicated Tax

Another alternative for funding highway renewal supported by many is a dedicated tax from existing gasoline tax revenues to be placed in a highway trust fund. The Discussion Paper explains how this would work and pointed out that there are two fundamental problems with it — the current fiscal deficit/debt bind, and a resistance by Finance ministers to dedicated taxes. In fact, the Minister of Finance made it very clear to the Committee that the government was not prepared to consider a dedicated tax at this time. Deficit reduction and debt management must be the priority for a number of years to come. Nevertheless, the Minister did concede that we might be in a position to examine the concept at a time when the government is generating substantial surpluses. It was recognized at the Roundtable that it was not so much a matter of the source of the funds but that there is dedicated, long-term funding for highway renewal.

C. Public/Private Partnerships

1. The Concept

In fact, the consensus of the Roundtable was that we have no choice but to start thinking about and developing alternative funding mechanisms. We must get “outside the box” of the traditional approach and think in terms of how the private sector builds an asset and uses it over its full lifecycle. The view was that Public/Private Partnerships can be a key component of a National Highway Renewal Strategy.

It was explained that the Public/Private Partnership model allows for a range of funding options based upon upfront government investment, explicit tolls and the U.K. “shadow toll” model described in the Discussion Paper. What is important is to understand the “menu” of options available and to apply them where they best fit. We should not be searching for one funding option or combination that would fit all circumstances. Financing could be provided by the government under a Design/Build Public/Private

Partnership and recovered through tolls as is the case for the Highway 407 project in Ontario. It could be shared, as in the 104 Design/Build/Finance/Operate (DBFO) project in Nova Scotia, where the private partner will recoup its part of the investment through tolls. In other cases, the government could avoid any upfront capital investment by paying “shadow tolls”, a series of periodic payments based upon traffic count, to the private partner over the term of the project. Finally, where new or upgraded highway infrastructure which offers clear benefits and better service is required and there is a non-toll alternative route as well as sufficient traffic volumes, a toll — financed DBFO could be used. In addition, there is the potential for significant non-road revenue from land development, “boutique enterprises” such as gas stations, restaurants, souvenir shops and recreational areas, roadside advertising contracts and, the leasing of right of way capacity for communications purposes. All these revenues will contribute to the overall package thereby reducing or eliminating the need for any government participation or funding.

It was pointed out that the variations on these four major themes are only limited by the imagination of the participants in the project. The key is to decide what is feasible for the private sector to finance — the private benefit and what the government must pay for — the public good, and in designing the right mix for the circumstances. Public/Private Partnerships will not, in most cases, relieve the government of its responsibility to pay for highway infrastructure. What they will do is allow the government to leverage its participation whether through direct equity investment or shadow tolls to get more and better road at less cost, over a shorter period of time than through the traditional process.

Concern was expressed that this concept would not work for a significant portion of the National Highway System which is characterized by low traffic levels and population density and no alternate route, although it must be noted that regional economic development priorities might well mean that highway renewal is just as feasible as in the high traffic volume areas. The fear is that the private sector will “cherry pick” the most profitable projects and leave the rest for the government to do. In fact, it was recognized that the real test of the viability of Public/Private Partnerships is whether they can deal with this issue of “stranded assets”. The consensus was that they can meet this challenge. It was felt that they can be structured in such a way so as to capture the mix of available alternatives that best suits each part of our National Highway System. For example, highway procurement could be done on a regional basis. A number of different projects for high and low volume sections within a region could be put under one concession contract.

2. Sharing of Risk

It was emphasized that of critical importance to the success of this process is the way in which risk is allocated and managed between the public and private partners. As indicated in the Discussion Paper, it is British policy to optimize the transfer of risk to the private sector. The public sector has to obtain value for money otherwise, it should do the

project itself. The government must be able to demonstrate to the public and to its own auditors that in fact the private sector solution is clearly superior to the public approach. The UK experience shows that it is essential to develop an analytical and credible method of risk assessment and valuation and that has been done through the Public Sector Comparator Model. A comparison is made between the cost to the government to deliver the project and what it would cost the government through the payment of shadow tolls to the private partner over the life of the project. To date, this model has demonstrated savings averaging 19% on capital costs and 34% on operating and maintenance costs of accepted DBFO contracts. In fact, the first major result of the involvement of the private sector is that the overall economic cost of road infrastructure in the UK has been reduced by approximately 25%.

3. A Public/Private Partnership Model

Public/Private Partnerships are a relatively new concept in Canada and it was pointed out that there is no uniform, national set of guidelines or conditions for their application. What is needed is a framework of standard practices, terms and clauses and methodologies for cost-benefit calculations, the setting of priorities and risks evaluation within which Public/Private Partnerships can develop and succeed. Moreover, a communication and education plan should be developed not only to dispell the lingering uncertainty and sceptism within government regarding the real value of Public/Private Partnerships but also to raise the level of public understanding and acceptance of this concept as a viable option for the delivery of public infrastructure. It was suggested that the best, most expeditious way to advance this process would be through the creation of an entity composed of private sector representatives and public servants from the federal and provincial governments. The idea would be that this group, over a short period of time, would develop a model for Public/Private Partnerships and their application to financing and maintaining highway infrastructure. There was a general feeling that no formal type of bureaucratic structure was needed. As one participant said, "we do not need a bureaucracy absolutely, but we do need a friendly table where we can discuss these issues fully and in depth".

4. Funding

It was emphasized continually during the Roundtable that, for Public/Private Partnerships to be applied successfully, the federal government must make a long-term, secure, sustainable funding commitment to the rebuilding and maintenance of the National Highway System. As one participant stated: "... at some point under general revenues the federal government is going to have to step up to the plate and commit funds." It was stated that currently the federal government's highway expenditures are in the range of \$200 to \$300 million a year. It was suggested that if that amount was allocated exclusively to highways over a 20 to 30 year period, it would make a considerable

contribution to getting the job done particularly if the provinces matched it and maximum leverage of the funds was obtained through private sector involvement. Certainly, we could make a good start by focusing on those projects where cost-benefit analysis demonstrates that they will contribute to economic growth in Canada. The sorting out of priorities could be one of the functions of the proposed entity to develop a Public/Private Partnership model.

It was pointed out that financial conditions could not be better for Public/Private Partnerships. As a result of the government's sound fiscal management, government borrowings have decreased sharply leaving much more room for corporate borrowings which had been crowded out by the needs of governments. Another result has been low interest rates which are expected to remain low over the next period of time. In addition, there will be more capital available to invest because of the amount of money flowing into mutual and pension funds. Under the circumstances, using Public/Private Partnerships, the federal government could get a lot more road done for the amount of money it now spends each year on highways.

5. A New National Highway Policy

It bears repeating what was said in the Discussion Paper; that the responsibility for highways with some exceptions, is exclusively within provincial jurisdiction. Therefore, any initiative undertaken by the federal government to develop a National Highway Policy to rebuild and maintain our highways can only occur with the cooperation and involvement of the provinces and what we will recommend should be seen in this light.

In light of the fiscal situation confronting all governments in Canada at all levels, the Committee believes that the Public/Private Partnership framework has the most potential as the best option for funding highway infrastructure. Indeed, it can be argued from the UK experience to date and the Highway 407 and 104 projects that regardless of the fiscal realities of the day, the most efficient, cost-effective solution is Private/Public Partnerships rather than governments providing public infrastructure in the traditional way. The Committee agrees that there are a number of outstanding issues such as a fair and competitive procurement process, criteria for the evaluation of benefits and an implementation strategy, that need further discussion and resolution before Public/Private Partnerships can be fully utilized across the country. In our view, the best way to do this is through the creation of a small working group of private and public sector representatives who would develop a framework for the use of Public/Private Partnerships for highway infrastructure. We recognize there is no single right solution, but a model would provide the foundation for their successful application to various projects.

The Committee agrees with all those who have said that the only way a National Highway Program can be implemented is if the federal government makes a commitment

to provide long-term, sustainable and secure funding. If the current level of highway expenditures was committed to our National Highway System, over an extended period of time, it would make a considerable contribution to providing a stable and secure basis for financing highway renewal. Through the application of Public/Private Partnerships, the federal government would be able to obtain substantial leverage which would generate more projects at an accelerated pace than the traditional approach. Furthermore, if the provinces were prepared to cost-share based on this long-term guarantee of funds, this would go a long way towards achieving our goal of a rehabilitated, competitive, safe highway system.

The Committee firmly believes that it is time that Canada had a National Highway Policy. For too long highways have been the “political orphan” of transportation policy. This new policy should include a clear commitment to a National Highway Program for highway renewal, a long-term sustainable funding guarantee, and the encouragement of the application of Public/Private Partnerships wherever they can be justified on the basis that there is value for money. What the federal government must do is recognize that the National Highway System is of strategic importance to international and inter-provincial trade and tourism and to the Canadian economy. Therefore, the Committee recommends that:

RECOMMENDATION 1

The federal government make a long-term commitment of at least the current level of annual federal expenditure on highways to finance a National Highway Renewal Program.

RECOMMENDATION 2

The federal government, in cooperation with the provinces and territories, encourage the application of Public/Private Partnerships where they can be justified in the renewal of our National Highway System.

RECOMMENDATION 3

The federal government, in cooperation with the provinces and territories, appoint a Public/Private Partnership Panel to develop a model to rebuild and maintain our highway infrastructure.

The Minister of Transport in consultation with the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety appoint 10 members comprised of six from the private sector representing users, builders and the financial community and two each from the federal and provincial governments.

The Panel consider all of the issues it deems necessary, but including the following:

- **an analytical framework for risk evaluation;**
- **an analytical framework for cost-benefit analysis of individual projects;**
- **standards and guidelines for a fair, effective and open procurement process, project quality, safety and for the protection of the public interest;**
- **a strategy to inform and educate on the merits of Public/Private Partnerships for highways;**
- **the “bundle” of options for financing various projects and in particular, those in areas of low population and traffic density;**
- **a mechanism for allocating funds either on a project or a federal-provincial basis;**
- **development of sample Public/Private Partnership contracts with draft language dealing with the key issues; and**
- **a strategy for implementation and delivery of the National Highway Renewal Program including pilot projects and consideration of the creation of a National Highway Authority to coordinate and manage the program.**

The Panel be financed from Transport Canada’s appropriation for highways.

The Panel report within 90 days after its creation to the Council of Ministers and to the Standing Committee of Transport for its consideration.

6. Risk Evaluation

The Panel will be asked to develop an analytical framework for measuring the real cost effectiveness of Public/Private Partnerships for highway infrastructure. It is essential to the success of Public/Private Partnerships to be able to accurately measure the transfer of risk to the private sector to ensure that the government is getting value for money. In that light, the representative of the Auditor General for Canada pointed out that the current accounting practice followed by the government is that whenever an infrastructure asset is acquired, it is charged directly to the deficit in the year the funds were expended. In the February 1995 Budget, the Minister of Finance announced the government’s intention to

adopt full accrual accounting. This means it will follow generally accepted accounting principles used by the private sector which allow for setting up the asset on the balance sheet and amortizing it over its useful life. The Auditor General believes that the current government approach actually discourages long-term capital investments and makes it difficult to obtain an accurate assessment of the merits of the government undertaking a public infrastructure project as compared to the private sector doing it. Having two different accounting methods makes it more difficult to quantify the risk that is transferred under a Public/Private Partnership. Indeed, the Auditor General has encouraged the government to move more rapidly to adopt the private sector's approach for its accounts and this has been done for the Fixed Link project.

As has been indicated, the Committee believes that central to the successful application of Public/Private Partnerships for highway infrastructure is the allocation and evaluation of the risk that is transferred to the private sector. Clearly, compatible accounting methods for the treatment of capital assets would facilitate this process. Therefore, the Committee recommends that:

RECOMMENDATION 4

The government move more expeditiously to implement its commitment in the 1995 Budget as recommended by the Auditor General to adopt the generally accepted accounting practice of amortizing the cost of capital assets over their life cycle.

In passing, the Committee wishes to recognize that the Auditor General will have an important role to play in the Public/Private Partnership process. The Auditor General can ensure that the process is fair and fully transparent and that it is in the public interest which means that the taxpayer has received value for money through a sufficient transfer of risk. It is noted that the Auditor General has already done an audit of the Fixed Link project and the Auditor General of Ontario has completed one on the Highway 407 project. The Committee believes that it is essential that the private sector and indeed the public at large, have the utmost confidence in the integrity of the Public/Private Partnership process and that can be assured through the Auditor General's mandate.

THE APPLICATION OF NEW TECHNOLOGIES TO HIGHWAY INFRASTRUCTURE

In the Discussion Paper, a number of new and innovative technologies that are being developed in Canada are described which have the potential to generate significant economic benefits if applied to the rehabilitation, maintenance and operation of our National Highway Infrastructure. At the Roundtable, representatives from ISIS Canada pointed out that the application of its innovative technologies using advanced composite materials and structurally integrated fibre-optic sensing systems could mean savings of

40% to 60%. The result would be highway infrastructure that is stronger, lasts longer, and costs less to repair, build or maintain. Canada is a leader in the development and application of these new technologies and apart from the potential in the domestic market, there are great export possibilities. Indeed, there is an opportunity, through the demonstration of these new technologies at home, to secure a portion of what is estimated to be a \$900 billion worldwide infrastructure market and consolidate our leadership in this area. Currently, these new technologies are being applied and tested in several projects across the country.

In connection with the discussion regarding Public/Private Partnerships, it was noted that another benefit is the substantial incentive for the private partner to keep costs down and derive efficiencies through the application of new technologies to build and maintain infrastructure. The pursuit of cost reduction provides a strong motivation to apply new techniques and materials. This should certainly enhance the application of new technologies to Canadian roads providing a showcase for export markets as well as more cost effective and efficient highway infrastructure at home.

The Committee was impressed with the presentations explaining the new technologies that can be applied to highway infrastructure. They are working and there would seem to be substantial export opportunities which means jobs at home. The Committee would note that the National Highway Policy Study recommended that an amount equal to one half of 1% of the total cost of highway infrastructure be dedicated to the conduct of cooperative research projects in support of enhancing the quality of design, construction, maintenance and operation of the National Highway System. It was recognized at the time, that Canada must continue to invest in highway related research in order to ensure that we will continue to get good value for our investment in the system. Also, the current Canada/Quebec Infrastructure Works Program provides for the application of new technologies and has allocated \$25 million to encourage municipalities to showcase new products and techniques in infrastructure rehabilitation.

The Committee wishes to note that Canadian highway engineering and technical innovation has lead the world in a wide range of areas. A great deal of pioneering work has been done in Canada on pavement and bridge design, construction and capacity analysis, concrete and pavement rehabilitation and traffic engineering, adaptation of new technologies and the use of new construction materials. The Committee recognizes that the use of Public/Private Partnerships for highway infrastructure will likely enhance the development and application of new technologies. The competitive process in itself will stimulate the private sector to search for and utilize any new technologies that will drive down costs and improve efficiencies. However, the Committee believes that a new National Highway Policy should explicitly encourage the partnership of new technologies with Public/Private Partnerships in the renewal of our National Highway System. Therefore, the Committee recommends that:

RECOMMENDATION 5

The new National Highway Policy encourage the research, development and application of new technologies, where applicable, in any Public/Private Partnerships that are formed to finance the renewal and maintenance of the National Highway System and consider the creation of a specific fund to ensure that this is accomplished.

POTENTIAL BENEFITS

The Committee believes that this new National Highway Policy could generate substantial benefits including:

- government resources, both financial and human that are committed to renewal of the National Highway System will be optimized and minimized;
- the National Highway System will be rebuilt on a timely and efficient basis providing significant benefits to the Canadian economy;
- the use of long-term DBFO concession contracts will ensure that the private partners will employ life cycle costing and effectively encourage and utilize innovative technologies;
- an open and competitive procurement process will ensure that DBFO projects will be done at the lowest cost possible;
- it is likely that a number of strong consortia will emerge as a result of domestic projects with the capability to market their financial and technical expertise overseas; and
- it will be possible to develop and apply appropriate contract packages to accommodate the rehabilitation of all sections of the National Highway System.

CONCLUSION

The National Highway Policy Study forged a broad and unique federal/provincial/territorial consensus on the design, layout, economic necessity, costs (based upon a minimum standard) and the benefits of rebuilding and maintaining our National Highway System. We believe that as a result of our hearings in the fall and the recent Roundtable, there is a growing consensus that the best and most realistic approach to renew our National Highway System is through the application of Public/Private Partnerships and the leadership of the federal government in providing a long-term, secure and certain source of funds. One participant put it more emphatically: "... I think we're in violent agreement here."

We recognize that Public/Private Partnerships are not the total solution for highway renewal. There may well be cases where the benefits to the government are not sufficient to justify the project. But our Report demonstrates that they have great potential and should be tried. As the Minister of Finance said to the Committee:

The use of Public/Private Partnerships is not a panacea. However, . . . given the transportation needs faced by cash-strapped governments and a tax-weary public, private types of arrangements warrant serious examination and encouragement . . .

It is now time to act; to move as quickly as possible from concept to practice. As one participant put it, "We need a road map to get from today to when we actually start projects." We are convinced that the new National Highway Policy we are recommending will provide that road map. However, we will only get there if the federal government has the political will and determination to exercise its responsibility and leadership.

APPENDIX I



Standing Committee on Transport **DISCUSSION PAPER**

THE RENEWAL OF THE NATIONAL HIGHWAY SYSTEM

**PREPARED FOR THE HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT**

December 1996



Standing Committee on Transport
DISCUSSION PAPER

**THE RENEWAL OF THE NATIONAL
HIGHWAY SYSTEM**

**PREPARED FOR THE HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT**

December 1996

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
THE NATIONAL HIGHWAY POLICY FOR CANADA STUDY (NHP)	2
THE SPECIAL INFRASTRUCTURE PROJECT	4
THE NEED FOR A NATIONAL HIGHWAY PROGRAM	5
OPTIONS FOR FUNDING A NATIONAL HIGHWAY PROGRAM	8
(1) A DEDICATED TAX	8
(2) PUBLIC/PRIVATE PARTNERSHIPS	9
(3) A CANADIAN PUBLIC/PRIVATE PARTNERSHIP MODEL FOR HIGHWAYS	12
NEW TECHNOLOGIES FOR HIGHWAYS	14
CONCLUSION	16
ATTACHMENT	17

THE RENEWAL OF THE NATIONAL HIGHWAY SYSTEM

INTRODUCTION

The Standing Committee on Transport received a reference from the House of Commons on June 20 of this year, to study the economic relationship, efficiencies and linkages among transportation, trade and tourism. This was inspired by the fact that our transportation system is essential to the vitality and competitiveness of Canada's economy, and the high priority that the Minister of Transport has given to ensuring that the industry continues to move people and goods in the safest, most cost-effective way. As the Minister said to the Committee:

Transportation is a strategic asset. It can drive the Canadian economy. I'm looking forward to working with you to make sure that the modernized transportation system that we're going to have meets our ends, the right ends, making us more competitive, boosting our tourism and strengthening our links.

For some time, it has been government policy to maximize the benefits of a more efficient, competitive, commercially driven transportation system to better serve, support and enhance domestic and international trade and tourism without compromising safety. The basic objective has been to transform Transport Canada from owner and operator of transportation services to policy-maker, regulator and landlord. Several important initiatives have been taken in which the Committee has been involved, including the commercialization of federal airports, Canadian National Railways, and the civil air navigation system, as well as the development of a framework for greater efficiency and effective commercial management of our ports, and the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services.

However, the one key mode, by far the number one mover of people and goods, that has not received attention is the highway. Highway transportation is of crucial importance and will remain the dominant mode in support of Canada's economic activities and that is why the Committee decided that its primary focus should be on the renewal of our national highway system and its relationship to trade and tourism. The National Highway System (NHS), which includes the Trans-Canada and other major arteries, is the backbone of the Canadian Roads and Highways System and supports the bulk of interprovincial and international trade and tourism by road. The Minister of Industry who is responsible for tourism had this to say to the Committee:

The highway system bears the greatest weight in terms of numbers of tourists. Canadians made 76.4 million overnight trips in 1994, 93% of them by road, 6% by air. Americans made 13 million overnight trips to Canada, 72% by road, 21% by air. So American and Canadian tourism is largely what we call a rubber tire market whose success depends on adequate access by road.

To paraphrase one of our members, it is about time this Committee turned its energies to the most basic and fundamental form of transportation in the country, one that all of us use in one form or another daily. One of our witnesses put it this way: "highways are the last remaining piece of Canada's transportation puzzle which has yet to be properly addressed".

In this paper it is intended to provide some background on highways and discuss the major issues raised to date. It will be the basis for further consideration of the key questions that require resolution in order to rebuild and maintain our highway system. However, it is recognized that this is only one important aspect of the study on Transportation, Trade and Tourism. Indeed, other issues such as intermodalism, foreign ownership and safety will be considered in more depth after completion of the highway review. Another key issue which requires further examination is the relationship between commercialization of government operations and services and competition with the private sector. An example of this is the intention of VIA Rail to increase capacity on the Vancouver-Jasper section of its transcontinental route during the peak tourist season in competition with the successful tourist-oriented Rocky Mountaineer service which acquired the rights to that service from VIA in 1989. The question that the Committee must address is whether and how the private sector can be protected from government re-entering a market to compete with the private sector after divesting itself of the service or infrastructure.

THE NATIONAL HIGHWAY POLICY FOR CANADA STUDY (NHP)

Constitutionally, highways are, with some exceptions, a provincial responsibility. The exceptions are military roads, those declared to be works for the general advantage of Canada (e.g. the Alaska Highway), and highways on federal lands such as National Parks, the National Capital Area, the Yukon and the Northwest Territories and Indian reserves for a total of approximately 15,000 km. A judicial interpretation has stated that: "The right of building highways and of operating them within a province, whether under direct authority of government or by means of independent companies or municipalities, is wholly within the purview of the province". As a result, any federal funding of highway programs in the provinces has occurred after negotiation and agreement with individual provinces.

In 1987, the Board of Directors of the Transportation Association of Canada (TAC) recommended that the ten provinces and two territories join with the federal government in examining the establishment of a national highway policy for a designated national

highway network. Later in the year, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety agreed to fund a National Highway Policy Study which was launched in 1988 and completed in 1992.

The four-phase study examined in detail all aspects of highways including the identification of a NHS, the critical role they play in the economy, the costs to upgrade and maintain the system and a sustainable, cooperative funding mechanism to ensure that the NHS would be built and maintained to appropriate standards.

The study defined the NHS as follows: any existing primary route that provides for the interprovincial movement of goods by connecting as directly as possible a major provincial population/commercial centre in Canada with another major provincial population/commercial centre; another major population/commercial centre in an adjacent province or territory; a major port of exit/entry to the U.S.A. and another mode directly served by the highway mode (e.g. ferry terminal).

Based upon these criteria, a national system was identified (see map attached) comprising about 25,000 kilometres including: 3,317 kilometres of freeways, 2,733 kilometres of multi-lane arterials, 17,722 kilometres of two-lane paved highways and 587 kilometres of two-lane gravel highways. This accounts for approximately 3% of our 900,000 kilometres network .

Minimum national and uniform standards for the design, operation and maintenance of this system were developed. Relative to these standards 38% of the NHS was found to be deficient and 790 of the 3,354 bridges were in need of major strengthening or rehabilitation within the next five years.

The study then assessed two cost options for a NHS. The first would cost \$13 billion for a ten-year program which would correct the identified deficiencies, and upgrading, where necessary, to a minimum two-lane paved highway standard and to a maximum of a four-lane divided highway standard. The second would cost \$18 billion which would include the costs of option one plus the cost of completing a continuous four-lane divided highway across Canada.

The study also quantified the benefits of a NHP. The major findings were as follows:

- employment in the construction and related sectors would be expected to increase between 146,000 person-years (option one) and 205,000 person-years (option two) during a 10-year program (it is estimated that 220,000 long-term jobs in areas such as manufacturing and tourism would be created);
- the economy could be expected to grow as a result of the program;
- there would be improved market accessibility and trade competitiveness for Canadian industry in both east-west and north-south corridors;

- increased tourist travel could be expected within Canada;
- a reduction in vehicle operating costs by \$360 million annually;
- a reduction in travel time by 46 million person-hours annually;
- a 4% reduction in current traffic fatalities (160) and a reduction in personal injury accidents of 2,300 annually (the estimated cost to the economy from road collisions is \$20 billion and on average, one dollar invested in safety-related road improvements reduces \$2.70 in crash costs); and
- minimal social and natural environmental impacts would be expected because the construction would be primarily on existing highway alignments.

The study conducted a review of international experience with highways and it was found that Canada is one of the few countries in the Western World that does not have a national highway policy. Indeed, Canada's level of capital and maintenance investment in highway infrastructure is among the lowest of OECD countries. In the context of North American trade, the United States has historically been spending about six times as much per kilometre on its interstate system as Canada has on its system.

Finally, the study recommended a funding mechanism and a cost-sharing formula for a NHP. It proposed that a National Highway System Fund be established by the federal government based on an amount equal to the revenue generated by 2 cents per litre of fuel consumed for road use nationally. Eighty percent of the fund would be made available to provinces and territories in proportion to the percentage of national road use fuel consumed in each jurisdiction and subject to a 65% federal/35% provincial/territorial cost-sharing formula. The other 20% of the fund would be made available for projects proposed by jurisdictions after the 80% allocation had been exhausted and be subject to a 90% federal/10% provincial/territorial cost-sharing formula.

The NHP study laid the foundation for a remarkable federal/provincial consensus on the roads that make up the NHS, their condition, the requirements to bring them up to an agreed minimum national standard, the cost to do so and the resulting benefits. However, there has been no consensus on the pivotal question of how to fund the renewal of the system.

THE SPECIAL INFRASTRUCTURE PROJECT

In February 1995, the federal government initiated the Special Infrastructure Project (SIP). The SIP is intended to: (a) develop an economic model of the national highway network; (b) assess the micro-economic impacts of highway infrastructure; (c) review and extend the benefit/cost framework for highway investments; and (d) assess highway

infrastructure financing and administrative options. Through Transport Canada, a number of reports have recently been published regarding the SIP.

Although these studies contain no recommendations with respect to the NHS, they do reinforce the conclusions of the NHP study. Some of the key findings are that Canada has twelve times more registered vehicles and ten times more traffic, than at the end of the Second World War, roads support about 90% of all intercity passenger trips and 75% of Canadian freight shipments by value, road and highway capital stock has not grown markedly since the early 1980s, highway infrastructure will have to increase by \$1.3 billion a year until 2015 if existing conditions are to be maintained, and road expenditures compared to traffic volume have fallen to half their 1965 level.

The SIP also noted that significant highway improvements would permit shippers and receivers to accrue additional cost savings through restructuring of logistics and production — representing up to 20% of benefits over and above any direct transport cost savings.

In addition the SIP report pointed out that the reported results from the NHS did not distinguish between projects where benefits exceeded their costs from projects that were not cost-beneficial. By design, the National Highway Policy was aiming at upgrading the National Highway System to uniform design and operational standards. As a result, the costs of many of the proposed improvements, especially on low-volume roads, could not be justified by the associated returns. This concern was expressed in the report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, which recommended that “the extent of restoration and upgrading of the national highway network be guided by comparison of benefits and costs on individual projects, rather than by uniform engineering standards.” The SIP confirmed the findings of the Royal Commission and suggested that an estimated \$4 billion worth of cost-beneficial projects exist on the NHS, and a greater strategic focus in project selection could result in substantial economic payoffs.

Another key finding of the SIP report was that public highway capital stock can make a significant contribution towards the goods-producing industries. The report found that the shifting of one dollar from private capital stock into public highways stock will result in a net output gain of \$3.14. In other words, the benefit derived from investment in public highways stock will be over three times the cost of the investment (benefit-cost ratio of 3.1). The main reason for this is that public highway capital investment, as it affects the goods-producing industries, has been found to have a higher productive capability than private capital, while also lasting a longer period of time (slower depreciation).

THE NEED FOR A NATIONAL HIGHWAY PROGRAM

Most of the witnesses based their submissions on the findings and recommendations of the NHP study and the more recent Transport Canada studies. In their view, the study

continues to provide a solid, credible basis for developing and implementing a National Highway Policy. It demonstrated, beyond any doubt, how essential and important, a revitalized, safe, and effective road network is to our economy. It generated an overwhelming consensus for the rebuilding of the NHS to meet the competitive challenges of the global market place.

Nothing has changed since the completion of the NHP study except that the need and urgency for action are evermore pressing and acute. It was emphasized that there has been further continuing deterioration of the NHS beyond the 38% that was found to be below minimum operating standards in 1988. Roads cost more as they get older. If proper and timely upgrading and maintenance are not carried out, roads deteriorate rapidly to the point where a massive and costly reconstruction will become necessary. It was pointed out that highways last between 15 and 30 years and during their first 12 years, the sealing and patching of each lane cost between \$500 and \$1,000 a kilometre each year. After 12 years, roads enter what engineers call the "zone of accelerated deterioration" where infrastructure renewal is required at a cost of approximately \$80,000 per lane-kilometre. This can extend the life of the pavement by 10 to 12 years. If rebuilding is not done, the road enters the "zone of pavement breakup" where full reconstruction will be necessary at a cost of \$250,000 per lane-kilometre. Currently a significant portion of highway spending is devoted to operations, and capital expenditures have been reduced dramatically since the mid 1960s; in the meantime the average age of our highways has increased from 9 to 14 years. Continuing delay increases this "hidden deficit" ultimately raising the final cost of renewing the NHS.

Witnesses noted that because of NAFTA there is a greater urgency to address the north-south corridors identified as part of the NHS. Both the U.S. and Mexico are making significant strategic investments to upgrade their infrastructure and designate selected transcontinental routes as NAFTA trade corridors. As the Minister for International Trade said:

These corridor projects being proposed to the U.S. government would link key Canadian cities into the U.S. and Mexican industrial heartlands. Effective land transportation infrastructure in Canada will be an important factor in the U.S. government's decision over the choice of land corridors.

Clearly, we cannot maximize fully the benefits of NAFTA if our highway system is not competitive with those of our trading partners. Canada must respond to this challenge. It has no choice since trade with our NAFTA partners represents approximately 80% (\$370 billion and growing) of our overall trade and more than 30% of our GDP, and trucking accounts for at least 40% of this trade.

What has not changed is continuing strong provincial support for a NHP based upon respect for the provinces' jurisdiction over highways. At the Annual Premiers' Conferences

in 1995 and 1996, the Premiers “urged the federal government to enter into negotiations with the provinces and territories with a view to implementing a coordinated National Highway Policy, as soon as possible, with appropriate level of federal funding to be provided within existing fiscal frameworks”. This was reinforced by all of the provinces that appeared. They all indicated that they were prepared to cost-share a NHP. It was recognized by some that the cost-sharing formula would have to take into consideration regional differences and the capacity of various provinces to finance their share of the program.

Many witnesses stressed that it is essential that the federal government play a leading role in the establishment of a comprehensive rehabilitation program for the NHS. The current piecemeal and incremental approach to highway investment through bilateral agreements with the provinces is not adequate at all. The regional bias of these programs has resulted in a disjointed NHS which varies in comfort, efficiency, reliability, and safety as between jurisdictions. What is required is that the federal government recognize the NHS as a national system, one functioning entity, not a series of fragmented sections. It did this for the Trans-Canada Highway and it should do it again.

Some witnesses suggested that the way to look at this issue is that highways are not an expense, but are an investment that produces substantial overall net benefits. A NHP is an investment with a quick payback, that creates jobs, makes us more productive and competitive, saves lives and reduces injuries, improves the environment and strengthens national unity.

An efficient, competitive highway system is one of the fundamental requirements of a healthy economy. It has been demonstrated beyond any doubt how important a safe and competitive highway transportation system is to trade and tourism. The Committee believes the need and urgency are clear. No further discussion or study is required. The Committee is convinced that time is of the essence. We can launch ourselves on a program of highway renewal and reap the benefits of a more efficient, safer NHS or we can delay and watch it decline to the point where we will be forced to pay higher costs for highway rehabilitation in the future. What is required is that the federal government recognize the NHS as a national system of strategic importance in support of international and interprovincial trade and tourism and for the good functioning of the Canadian economic union. It is the Committee’s strong view that the federal government should take a leadership role in creating in cooperation with the provinces and territories, a framework that will ensure that the NHS is properly maintained, restored and upgraded.

However, within this framework the one fundamental question that remains to be resolved is how to finance a NHP. This is the challenge facing the Committee and we want

to explore the broadest range possible of options for funding the renewal of our highway infrastructure.

OPTIONS FOR FUNDING A NATIONAL HIGHWAY PROGRAM

(1) A DEDICATED TAX

Essentially there are three basic ways to finance highways — government pays using revenues from taxation, the user pays through road taxes, fees and tolls, or a combination of both. The great majority of witnesses favored the user pay approach through a dedicated tax on gasoline. They pointed to the fact that the federal government collects approximately \$5 billion a year in gasoline taxes and only invests about 5% of this user tax in highway infrastructure annually. In their view, more of that tax revenue should be returned to the NHS. There was significant support for the proposal of the Canadian Automobile Association that the federal government commit 2 cents of the 10-cent per litre federal excise tax on gasoline with corresponding contributions from the diesel tax and matching funds from the provinces to fund a National Highway Program. This revenue would be dedicated to the NHP and placed in a Trust Fund similar to the U.S. Highway Trust Fund. It would amount to about \$1 billion a year and would be sufficient to finance a ten-year national highway program. The Fund would be allocated to the provinces and territories based upon a cost-sharing formula which is fair and reasonable and reflects the needs of all regions of the country. It was noted that based upon recent public opinion polls there is substantial public support for this approach to highway funding.

While many witnesses were emphatic that the trust funds must come from the existing tax base, there were some who were prepared to see the imposition of a new dedicated gasoline tax. They believe that the public would be willing to pay, say, an additional 2 cents per litre if it was dedicated and transparent and the Trust Fund was totally secure and could not be raised for other government programs. One witness mentioned that a poll taken in one province a few years ago demonstrated that people would be prepared to pay a new dedicated tax on this basis.

Regarding this funding option the question that emerges is whether a special entity is needed for the dedicated funds, and if so, what kind? Should a joint federal/provincial Crown Corporation, which might be called a National Highway Authority, be created under legislation that would ensure the exclusive use of the funds for highways? If not, how would the funding program be coordinated and the user assured that the dedicated tax revenue will indeed be spent on highways?

Regarding dedicated highway taxes, it should be noted that they are not new in Canada. In fact, several provinces in the 1920s introduced dedicated gasoline taxes and Highway Trust Funds. They had all disappeared by the end of the Second World War. Also,

regarding the establishment of another Crown Corporation to run the Trust Fund, it is pointed out that the Royal Commission on National Passenger Transportation, whose siren call was user pay, recommended that the NHS be operated and maintained through cooperative action of provincial and territorial governments and/or their independent road agencies. Each jurisdiction would be responsible for funding the projects within their borders, through fuel taxes or other charges.

However, it must be recognized that this funding option faces two fundamental realities. To begin with, due to fiscal restraint and debt management, governments have made it very clear that future expenditures for highways will only come from money reallocated from existing government programs. In addition, all federal-provincial Finance Departments are opposed to dedicated taxes and the concept of trust funds for specific purposes. Governments must have full control and flexibility over all tax revenues in order to meet their responsibilities, set priorities and deliver programs. Dedicated taxes limit the ability of governments to redirect activities in light of changing priorities, and inhibit a fair and reasonable redistribution of tax revenues to meet the needs of all Canadians.

(2) PUBLIC/PRIVATE PARTNERSHIPS

A number of witnesses recognized that in this time of fiscal restraint, public deficit and debt reduction, strong tax resistance, and competing demands for public expenditures, all governments have been forced to look for new, innovative ways of delivering programs and needed public infrastructure. One method of doing this which is gaining increased attention is private sector involvement through public/private partnerships. There are many variations of this concept ranging from basic out sourcing of traditional public sector services and responsibilities to full private ownership and operation. The key areas where the private sector can play a role in the delivery of public sector capital projects are financing, design, construction, revenue collection/cash management and operating and maintenance as well as real estate development and franchises. Projects should have a dedicated revenue stream, adaptability to and acceptability of user pay, concentrated or predictable demand, opportunities for innovation and long-term service requirements. Some of the major advantages to governments are the reduction in upfront public expenditures (off balance sheet financing), lower costs and risk, greater efficiency, improvement in service quality, acceleration of the project, and the development of a new industry with export potential. Public/private partnerships, while not common in Canada, are emerging as a solution to the financing of highway infrastructure. Two examples are Highway 407 in Ontario, and 104 in Nova Scotia.

Highway 407 (69 km) is a \$1 billion electronic toll public/private partnership project. The Government of Ontario concluded a design/build contract with a private company, Canadian Highways International Corporation. Ontario has ownership and full rights to toll revenues and it has assumed all financing (because it could do it less expensively than the

private sector), traffic, and revenue risks. As a result of this arrangement the completion of Highway 407 has been greatly accelerated with cost savings of approximately \$300 million through value engineering and project execution efficiencies resulting from standardization of designs, economies of scale, and centralized management. However, concern has been expressed that Ontario did not get value for money because the risks for the government far outweigh those for the private sector.

In contrast to Highway 407, Highway 104 (45 km) is being financed jointly by government and private sector funding through a design/build/finance/operate/contract with Atlantic Highways Corporation Incorporated. The \$113 million electronic toll project is being funded by \$55 million through the Strategic Highways Improvement Program (SHIP) and a joint federal/provincial agreement and the balance through toll revenue bonds which are being underwritten by the Newcourt Credit Group. Toll revenues will be the only source of funds for servicing debt and for operating, maintaining and rehabilitating the highway. The Atlantic Highways Corporation Incorporated has a thirty-year concession after which ownership reverts to the province, and is assuming all construction, a percentage of the financing, traffic, and revenue risks.

For its part, Nova Scotia through legislation, has provided that all large trucks must use the new highway and payments made by the government to the private operator if a minimum 92% penetration rate is not achieved. In addition, there will be an enforced minimum 30-kilometre speed limit differential between the new toll road and the existing route and the establishment of a defined toll rate and adjustment mechanism. It was indicated that this arrangement has meant that the project will be completed much earlier than would have been the case if it had been done in the traditional manner and it is estimated that savings of \$20 million will accrue to the taxpayer. Compared to the 407 project, the 104 is much closer to a true model of a public/private partnership, because there is a proper sharing of risk. However, it should be noted that this project would not have happened without the upfront government capital contribution because the estimated daily traffic volume of 6,000 vehicles (4,500 cars/1,500 trucks) will not be sufficient to provide adequate toll revenue to cover private sector financing of the whole project.

Among the witnesses, some questions were raised regarding the use of public/private partnerships based solely upon toll revenue as an alternative method of financing a NHP. To begin with, there is the politics of imposing tolls to finance highway infrastructure which the taxpayer already believes has been paid for. It is seen as double taxation. Furthermore, there was the feeling that public/private partnerships would only be viable on the sections of the NHS with high traffic volumes and population density. However, it is fair to say that there was a consensus that tolls could be an option where a new road is required, all of the toll revenue is clearly and properly dedicated to the new highway, and there is a toll-free alternative route available. It was noted that the best example of how a public/private

partnership should work is the Highway 104 project in Nova Scotia. It is a model that could certainly be applied elsewhere.

In this light, it is instructive to review the British experience in financing the rehabilitation of their motorway system. In 1992, the Department of Transport announced that private sector companies would be invited to tender for Design, Build, Finance and Operate (DBFO) projects to improve and expand the existing motorway network for payment related to road usage. For each contract or franchise the government will pay to the concession holder a "shadow toll" based on the number of vehicles using the road over the life of the concession. The government decided not to allow tolling on the existing motorway system mainly, it appears, for political reasons.

A Highway Agency was created to assess private sector bids for motorway projects and oversee their implementation. The Agency must demonstrate value for money and significant risk transfer to the private sector before a contract is approved. The Agency does this through the preparation of a Public Sector Comparator (the Comparator). This is the projected life cycle cost (in present value terms), assuming the Agency developed the project under traditional government financing and procurement procedures. Included would be the capital cost, operating and maintenance costs and the identification and pricing of all of the risks associated with the project. Such risks would include design and construction (failure to meet specified requirements, cost and time overruns), traffic (volume may not match forecasts), maintenance and operational (costs are more than forecast) and financing (higher than expected interest rates, insurance costs). Quantifying the risk is not easy to do but is absolutely essential to the value for money analysis evaluation.

On the other side of the equation, is the cost to the government of the shadow toll payments to be made to the private sector over the life of the project. These are calculated on the basis of forecast volumes of traffic. A cost comparison is then made between the Comparator, what it would cost the public sector to deliver the project, and private sector delivery based upon the present value of the shadow toll payments. If, and this is the key, the analysis demonstrates that there is an optimum transfer of risk from the public to the private sector which provides sufficient value for money paid by the government in the form of shadow tolls, then the project will go forward. It should be added that financial robustness of the bid and compliance with core technical standards are also taken into consideration in awarding public/private road projects.

Since 1991, \$1.5 billion of road work has been done under the UK model. On a total present-value basis, private sector bids have been 17% lower than the comparable public sector cost.

(3) A CANADIAN PUBLIC/PRIVATE PARTNERSHIP MODEL FOR HIGHWAYS

The UK DBFO shadow toll model would appear to have considerable potential as a funding solution to the pressing need to rebuild our highway infrastructure. This is because there is in Canada, as in the UK, a resistance to imposing real tolls on roads that have already been paid for by the taxpayer. Certainly there may be room for tolling in urban areas which have sufficient volumes of traffic and population density where the road is new and there is a non-toll alternative route. However, application of this funding option becomes more problematic where there are low volumes of traffic and population density. In those cases, another option which can be considered is the DBFO shadow toll model which would mean the negotiation of contracts for periods of 25 to 35 years after which the highway would revert to the government.

Under this approach the risk of design and construction are assumed by the private sector. Nevertheless, the government, while not getting involved in detailed design and engineering work does set performance targets and quality standards. However they are established in such a way to allow the private sector partner considerable flexibility in the use of innovative and efficient design and construction techniques to limit costs and deliver the project on time. This enables the private sector partner to complete the project at a lower cost and much faster than can be traditionally done.

The risks of financing the project would be transferred to the private sector and no government money would flow to the project until it is completed and operating. This eliminates the need to raise capital to finance the project from the beginning. The government is not paying for the acquisition of the asset, it is paying for performance. Governments can borrow money more cheaply than the private sector, however the benefits from payments spread over a long period rather than capital borrowed at one time more than offset the higher costs of private financing. This is a significant advantage to government and a substantial inducement to use a DBFO contract. Moreover, financing through a long-term revenue stream gives government considerably more leverage regarding the number of projects that can be initiated and completed on a fast track in contrast to what could be achieved through upfront direct government investment.

The private sector has also assumed the risk of maintaining and operating the highway. Therefore, it will want to build initially to the highest standard possible so as to minimize the downstream cost of maintaining and servicing the highway over its useful life. What is obtained is higher quality at a lower cost than can be delivered by the public sector method.

The risk that the government assumes is the provision of a revenue stream based upon the volume of traffic (electronically counted) that uses the highway. This will have to

be committed irrevocably over the life of the contract and so will have to be provided for in government estimates. However, this does not mean that the government is just a paymaster. It must and can maintain its role as regulator in the public interest. Conditions can be imposed to ensure safety and policing. In addition, there are penalties for non-performance. Moreover, a cap can be placed on the payments before the end of the concession if demand has exceeded expectations to the point where the private partner has obtained its full return from the project.

What is essential in any model is that there is an appropriate sharing of the risk. Pricing the risk that is transferred to the private sector is crucial to a successful private/public partnership project. As has been indicated, the UK has developed a public sector comparator model. Since public/private partnerships are relatively new in Canada governments have not developed any uniform or sophisticated formula to price the risk. If DBFO projects are to be used to finance highway infrastructure across the country there has to be an examination of how the federal and provincial governments can cooperate to develop a uniform, valid risk test. In addition, government agencies should use an external auditor, perhaps it could be the various Auditor Generals, to ensure that the whole process is fully transparent and credible.

Currently, in Canada, there is no uniform approach to public/private partnerships at the provincial level. There are no national, standard guidelines and procedures in place. What needs to be done is to create an environment in which public/private partnerships can be effective and rewarding across the country. The question is how the federal and provincial governments should do this and what mechanisms should be put in place.

There appears to be a growing constituency of interest in the public/private partnership concept in Canada. However, it is not well understood nor refined within the Canadian context, and its application has been limited. In that light, there needs to be further discussion of how public/private partnerships can be structured to ensure that their application to highway infrastructure will indeed deliver higher quality highways faster, at lower cost and reduce risk to the taxpayer.

The Minister of Finance put it this way to the Committee:

What is clear is that the old ways of doing things no longer work. The old style of tax-and-spend solutions of the past simply do not apply. The future lies in innovative approaches (like public/private partnership). The only thing that limits us in this is our imagination. So, as far as this particular Minister is concerned, we are really wide open, which is really why I am so excited by it. I think that this Committee is in the process of really, may well be in the process of breaking substantial new ground, ...

This was reinforced by the President of the Treasury Board and Minister Responsible for Infrastructure who said to the Committee:

Public/private partnerships are a form of alternative service delivery that will continue to evolve. Fiscal realities dictate the need for cooperation and more innovative approaches. It's a challenge that we should not shy away from. This is one approach that can open up a whole new way of financing, developing, building, maintaining or upgrading our transportation infrastructure. All levels of government should explore these options.

NEW TECHNOLOGIES FOR HIGHWAYS

While the funding issue is clearly the most important for the implementation of a NHP, another aspect which deserves consideration is the role that new technologies can play. Several witnesses pointed out the economic benefits to be gained through the development and application of new technologies to the upgrading, maintenance, and operation of our highway infrastructure. One example of this that was presented to the Committee is the development by Vector Construction Ltd. of a process which removes salt from salt-contaminated concrete structures such as highway bridges.

The vast majority of deterioration of concrete bridges is due to the damaging effect of using salt on our highways. It soaks into the concrete and penetrates to the depth of the reinforcing steel structure and causes it to corrode. The conventional method of repair is to remove the damaged concrete areas and patch them with new concrete. This is not a long term solution because other areas deteriorate and thus concrete patching is a never-ending activity.

The new technology is an electrochemical process which draws the chloride portion (which causes the damage) of the salt out of the contaminated concrete. This is done by clothing the structure with a temporary wire mesh between two layers of synthetic felt and hooking it up to a low voltage power supply. The mesh is removed when the chlorides have been reduced to a level that will not cause corrosion.

The costs for this process are significantly less than for the conventional chip and patch repairs. In addition, it is more environmentally friendly because there is less dust and pollution, less concrete rubble, and less disruptive to traffic. There is also great export potential particularly in the U.S. since we are a leader in this new technology and it has application in warm climates as well because sea salt has the same corrosive impact.

Another example of innovative technology for highway infrastructure was presented by ISIS Canada, a Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligence Sensing for Innovative Structures established under the federal Network of Centres of Excellence

Program. What is proposed is the application of advanced composite materials to maintain and strengthen infrastructure such as highway bridges. This is done through the use of carbon or glass fibres composed with epoxy and compacted together to produce a bar similar to a steel bar. The difference is that it does not corrode and its strength is ten times that of steel. It can also be produced in sheets like wallpaper which can be put on the surface of bridges or wrapped around the columns reducing the costs by about 50%, as compared to conventional methods of repair and rehabilitation, nearly doubling the strength of the bridge and substantially extending its life. Again it is an environmentally friendly process.

ISIS Canada is also involved in the development and utilization of fibre optic intelligent sensing. The way this works is that the bridge is wired with optical fibre sensors which are connected to a computer. This enables an engineer to “communicate” with the bridge from a remote location to find out what is happening under different wind and load conditions and whether there is any deterioration. This saves having to inspect the bridge continually and enhances the quick and early solution of problems.

These two innovative technologies work, they are easy to use and they are economic. Moreover, Canada is a leader in both of them and there is considerable potential for export.

It has been noted that 790 of the 3,354 bridges of the NHS are in need of major strengthening and rebuilding. It is obvious to the Committee that the application of these new technologies in the renewal of our highway infrastructure can result in significant cost savings and positive life cycle benefits. Their development and use should be encouraged to the point where they become standard practice thus providing a showcase for Canadians to demonstrate their new technologies to the world and create new export opportunities generating growth and new jobs. The question that arises, and which requires further examination is what is the best way to achieve this? Should some small portion of total funds allocated to highways be dedicated to research and development projects in support of enhancing the quality of design, construction, maintenance and operation of the NHS? Should some mechanism be developed for federal/provincial/private sector cooperation to fund and coordinate these research projects?

Reference has been made to electronic tolling. Manual tolling systems, the traditional means of collecting tolls, are expensive, slow down traffic, and need a lot of land. In fact, they have been a deterrent to using tolls to fund highways. Over the past few years there have been significant developments in tolling technology using computerization to create “smart card” toll systems. Such a system has been applied to a number of private toll lanes which have been added to State Route 91 in California.

The private partner uses a revolutionary “congestion pricing” system to keep traffic moving at a constant speed of 50 mph. The heavier the traffic on the express lanes, the

higher the toll, which ranges from \$2.50 during peak hours to 25 cents during low use periods. A computer calculates the toll based on how much space is left on the road, and posts the rate on electronic signs at the entrance to the express lanes. Drivers decide whether the faster travel is worth the price. Only cars equipped with calculator-sized radio transponders on the windshields can use the lanes. The transponders contain a prepaid electronic account which is debited as the car speeds by empty toll stations.

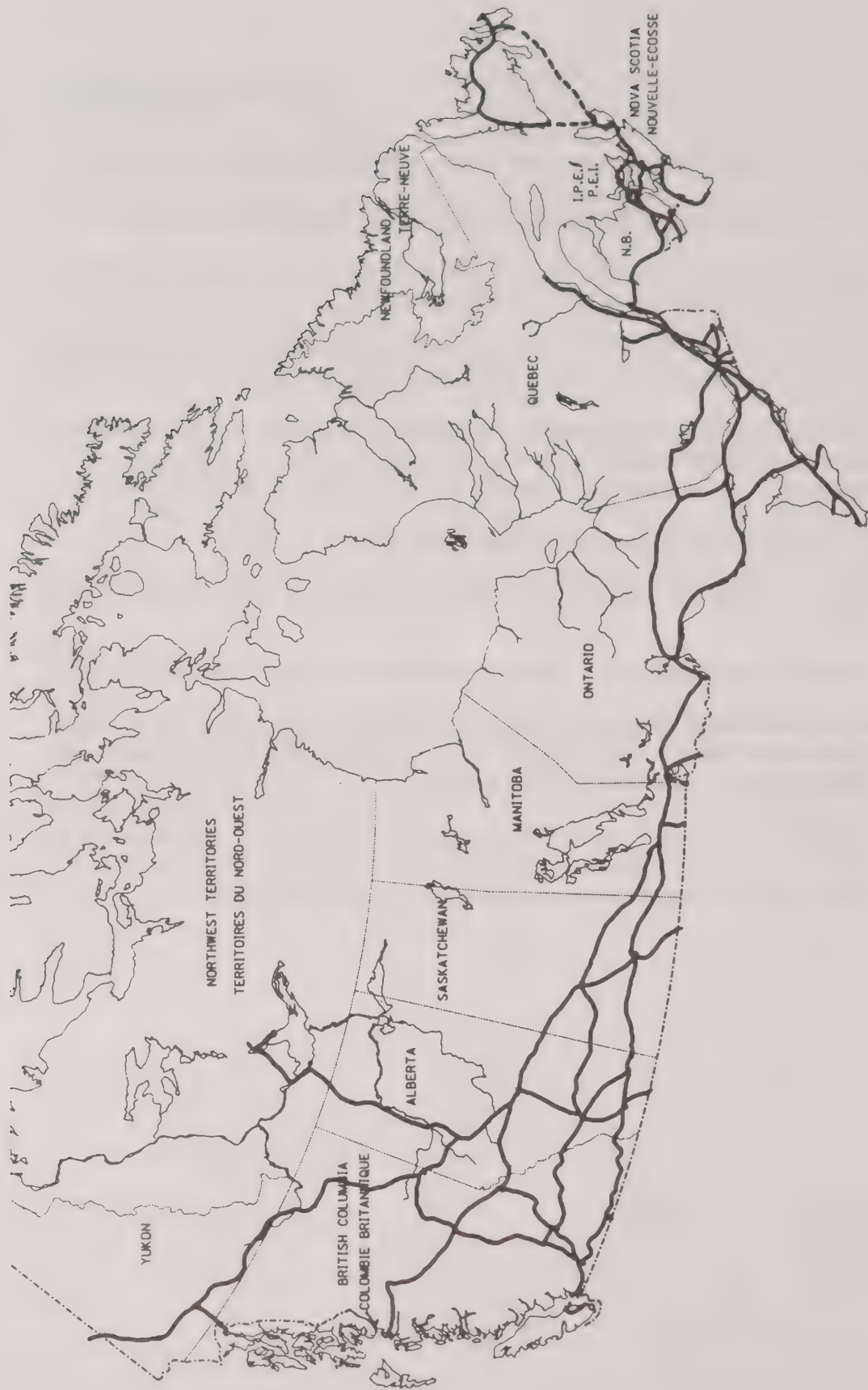
Finally, it was noted that the United States has introduced a policy allowing for the increased civilian and commercial use of the Global Positioning System (GPS). This will allow truckers, pilots, and shippers to determine their location to within a few yards through the application of a network of orbiting satellites. The U.S. Federal Highway Administration has plans to use GPS in its Intelligent Transportation Infrastructure Program. The idea is to promote the use of technology to manage the flow of passenger and freight transportation on the nation's highways. The Intelligent Transportation System (ITS) program presents an opportunity to make roads safer, more efficient, more reliable and environmentally friendly, without having to physically alter the highway infrastructure. ITS has the potential to increase the capacity of existing highway infrastructure at a fraction of the cost of constructing new highways. Further, ITS would make it possible to implement a number of government regulations and processes more economically.

CONCLUSION

Numerous issues have been raised in this paper which require further consideration. The intention is to hold a roundtable discussion with a number of stakeholders in Ottawa on January 22, 1997 to canvas all of them and in particular have a thorough examination of the role that public/private partnerships can undertake in funding highway infrastructure.

The following questions that are raised in the Discussion Paper will be considered:

1. Should the government continue to pay for highway infrastructure in the traditional way out of general revenue or should the user pay?
2. Is the dedication of a portion of existing federal/provincial gasoline taxes the solution to financing a ten-year comprehensive National Highway Program?
3. In light of the resistance to new taxes would the user be prepared to pay an additional gasoline tax if the revenues were designated for highways only and placed in a jointly-managed federal/provincial/territorial National Highway Trust Fund?
4. Are public/private partnerships a viable funding option?
5. To what extent can tolls finance highway infrastructure through public/private partnerships?
6. Can the UK Design/Build/Finance/Operate shadow toll model be adapted to Canada?
7. What mechanisms, guidelines, and procedures would the federal and provincial governments need to establish to ensure a fair application of public/private partnerships for highways across the country?
8. How can public/private partnerships encourage the research and development of new technologies for highways and make the most efficient use of their application in the rehabilitation, maintenance and operation of our highway system?



APPENDIX II

List of Witnesses

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
Active Living — Go for Green Stephen Grundy, National Facilitator Nathalie Racine, Project Manager Ann Robinson, Executive Director for Rail to Greenways Network	4(36)	Tuesday, November 19, 1996
Air Canada Christiane Brisson, Director General, People Involvement Jacques Paré, Manager, International and Industry Tariff Affairs	3(27)	Wednesday, October 23, 1996
Air Transport Association of Canada John W. Crichton, President and Chief Executive Officer Howard P. Goldberg, Vice-President and Secretary	4(39)	Thursday, November 21, 1996
Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association Barrie McPhalen, President	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Atlantic Canada Opportunities Agency Peter Estey, Vice-President, Programming and Development	4(37)	Tuesday, November 19, 1996
Atlantic Provinces Transportation Commission Peter A. Vuillemot, General Manager	3(24)	Thursday, October 10, 1996
Better Roads Coalition (Ontario) Harold Gilbert, President Nick Ferris, Vice-Chairman	4(35)	Thursday, November 7, 1996
British Columbia Automobile Association John Râtel, Director, Government Affairs	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
British Columbia Ferry Corporation Julie Bardos, Vice-President, Human Resources Peter Mills, Treasurer	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
British Columbia Road Builders and Heavy Construction Association Anthony Toth, President	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Brotherhood of Maintenance of Way Employees G.D. Housch, Vice-President	4(35)	Thursday, November 7, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
Bruno's Contracting Silvio Di Gregorio, Secretary-Treasurer	3(22)	Friday, October 4, 1996
Canadian Association for Health, Physical Education, Recreation and Dance Suzanne Cousineau, Executive Director	4(37)	Tuesday, November 19, 1996
Canadian Automobile Association Brian Hunt, President Richard Godding, Vice-President of Corporate and Public Affairs David Leonhardt, Manager, Public and Government Relations	4(36) 4(49)	Tuesday, November 19, 1996 Wednesday, January 22, 1997
Canadian Automobile Association — Northern and Eastern Division Greg Fayrik, Vice-President, Operations Wayne Salatino, Manager, Fleet Issues	3(22)	Friday, October 4, 1996
Canadian Bankers' Association Moya Greene, Managing Director, Government and Infrastructure Finance Group, Toronto Dominion Bank	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Canadian Construction Association Leo McArthur, Member of the Board of Directors and Chairman of Roadbuilders and Heavy Construction Council Jim Facette, Staff Officer Michael Atkinson, President Michelle Landreville, Director of Public Affairs	4(40) 4(49)	Tuesday, November 26, 1996 Wednesday, January 22, 1997
Canadian Council for Public/Private Partnership Terry L. Stephen, President	4(36)	Tuesday, November 19, 1996
Canadian Highways International Corporation John M. Beck, President Mitch Patten, Vice-President, Communications and Public Affairs	4(39) 4(49)	Thursday, November 21, 1996 Wednesday, January 22, 1997
Canadian Pacific Railway Dennis Apedaile, Vice-President, Government and Public Affairs	3(21)	Thursday, October 3, 1996
Canadian Trucking Association Laura Kilgour, Director, Member Services Gilles J. Bélanger, President	4(40) 4(49)	Tuesday, November 26, 1996 Wednesday, January 22, 1997
Canadian Wheat Board Gordon P. Machej, Commissioner Tamy Reynolds, Advisor, Corporate Policy	4(35)	Thursday, November 7, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
Canadians for Responsible and Safe Highways Bob Evans, Executive Director	4(39)	Thursday, November 21, 1996
Coalition to Renew Canada's Infrastructure John Redfern, Chairman Jim Facette, President/Secretary	3(27) 4(49)	Wednesday, October 23, 1996 Wednesday, January 22, 1997
<i>“Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup”</i> Bruno Gagnon, Director General	3(26)	Tuesday, October 22, 1996
Department of Transport (Canada) Hon. David Anderson, Minister of Transport Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination David Stambrook, Team Leader, Special Infrastructure Project	2(13)	Tuesday, June 11, 1996
Department of Finance (Canada) Hon. Paul Martin, Minister of Finance	4(46)	Wednesday, December 4, 1996
Department of Industry (Canada) Hon. John Manley, Minister of Industry and Minister Responsible for the Canadian Tourism Commission	4(48)	Tuesday, December 10, 1996
Gateway North International Gordon MacMichael, Vice-President, Market Development	3(21)	Thursday, October 3, 1996
Government of Alberta Hon. Robert (Butch) Fischer, Minister of Transportation and Utilities Tom Brown, Executive Director, Policy and Coordination Jordan Cleland, Executive Assistant to the Minister	4(35)	Thursday, November 7, 1996
Government of Manitoba Hon. Glen Findlay, Minister of Highways and Transportation Andrew Horosko, Deputy Minister Don Norquay, Assistant Deputy Minister, Transportation Policy Planning and Services Development	3(21)	Thursday, October 3, 1996
Government of Nova Scotia Hon. Don R. Downe, Minister of Transportation and Public Works	4(36)	Tuesday, November 19, 1996
Government of Ontario Hon. Al Palladini, Minister of Transportation Tim Hudak, M.P.P. (Niagara South)	3(23)	Monday, October 7, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
Great Canadian Railtour Company Ltd. Peter Armstrong, President and Chief Executive Officer	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Greater Vancouver Gateway Council Norman Stark, Chairman Keith McPherson, Secretary to the Board Christine Sergent, Secretary	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Greater Vancouver Regional District Bob Bose, Co-Chair, Cascadia Transportation and Trade Task Force John Northey, Chairperson, Strategic Planning Committee Bruce Agnew, Canada Project Director, Discovery Institute John Hobberlin, Mayor of Blaine, Washington, USA	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Groupe S.M. Gérard Laganière, Vice-President	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Hambros Canada Inc. Liam Rafferty, Assistant Director and Head, Project Finance Unit Harry Swain, Director	4(41)	Tuesday, November 26, 1996
Hospitality Newfoundland and Labrador Cathy Duke, Executive Director	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Infrastructure Council of Manitoba Chris Lorenc, Chief Executive Officer Jim Terris, Member	4(40)	Tuesday, November 26, 1996
ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures) Sami H. Rizkalla, President Chris Lorenc, Chief Executive Director Sandra Martel, Development and Application Officer	3(21)	Thursday, October 3, 1996
ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures) Sami H. Rizkalla, President Chris Lorenc, Chief Executive Director Sandra Martel, Development and Application Officer	4(41)	Tuesday, November 26, 1996
M.R.C. Temiscouata �milien Beaulieu, President France Dionne, M.P.P. (Kamouraska—Temiscouata) Paulette Griffin, Mayor of Cabano Jean-Guy Lachance, Mayor of Dégelis	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
M.R.C. Temiscouata �milien Beaulieu, President France Dionne, M.P.P. (Kamouraska—Temiscouata) Paulette Griffin, Mayor of Cabano Jean-Guy Lachance, Mayor of Dégelis	3(26)	Tuesday, October 22, 1996
Newcourt Credit Group Gordon M. Thompson, Vice-President and Director Newcourt Capital Inc. Warren A. Thomson, Vice-President and Director Newcourt Capital Inc.	4(40)	Tuesday, November 26, 1996
Northerners Inc. Judy Skidmore, President Julie Ingo, Planner	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Northerners Inc. Judy Skidmore, President Julie Ingo, Planner	4(39)	Thursday, November 21, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
North of Superior Travel Association Bill French, President Bruce Hole, Manager	3(22)	Friday, October 4, 1996
Nova Scotia Road Builders Association Jack Eisner, President Malcolm G. Williams, Managing Director	3(24)	Thursday, October 10, 1996
Office of the Auditor General of Canada David Rattray, Assistant Auditor General Hugh McRoberts, Principal, Audit Operations	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Ontario Motor Coach Association Brian Crow, President	4(35)	Thursday, November 7, 1996
Ontario Road Builders Association Robert Bradford, Executive Director	4(36)	Tuesday, November 19, 1996
Ontario Trucking Association David Bradley, President	4(35)	Thursday, November 7, 1996
Quebec Road Builders and Heavy Construction Association Normand Pomerleau, President René Brassard, Executive Director	3(26)	Tuesday, October 22, 1996
Railway Association of Canada Robert Ballantyne, President Roger Cameron, General Manager, Public Affairs	4(36)	Tuesday, November 19, 1996
R.L. Spack Transportation Consultant Roger L. Spack	3(27)	Wednesday, October 23, 1996
Saskatchewan Association of Rural Municipalities Ron Gleim, Director Patty Smith, Manager, Agriculture and Communications	3(21)	Thursday, October 3, 1996
Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division Tom Flemming, Marketing Director George Wheeliker, Director	3(24)	Thursday, October 10, 1996
Tourism Industry Association of Canada Debra Ward, President	4(45) 4(49)	Tuesday, December 3, 1996 Wednesday, January 22, 1997
Tourism Industry Association of Nova Scotia Susan Bartlett, Chair, Marketing Committee Ella McQuinn, Chair, Transportation Committee	3(24)	Thursday, October 10, 1996
Tourism Strategy Implementation Team Bruce Anderson Ged Stonehouse	3(24)	Thursday, October 10, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
Tourism Vancouver Peter Barnett, Chairman Paul Vallee, Vice-President, Marketing and Member Services	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
TransCanada #1 West Association Douglas Archer, Mayor of Regina	3(21)	Thursday, October 3, 1996
Transportation Association of Canada Louise Pelletier, Executive Director John Pearson, Consultant	4(37)	Tuesday, November 19, 1996
	4(49)	Wednesday, January 22, 1997
Transport 2000 Alberta John Bakker, Past President	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Transport 2000 Atlantic Marcus Garvet, Vice-President John Pearce, President	3(24)	Thursday, October 10, 1996
Transport 2000 British Columbia Robert H. Tivy, Secretary	3(20)	Wednesday, October 2, 1996
Transport 2000 Canada David W. Glastonbury, President	4(45)	Tuesday, December 3, 1996
“Transport 2000 Québec” Luc Côté, President Richard Beaulieu, Director of Research	3(27)	Wednesday, October 23, 1996
“Traverse de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon” Richard Michaud, Director General	3(26)	Tuesday, October 22, 1996
Treasury Board of Canada Hon. Marcel Massé, President of the Treasury Board and Minister Responsible for Infrastructure	4(48)	Tuesday, December 10, 1996
United Transportation Union Robert Michaud, Union representative	3(27)	Wednesday, October 23, 1996
Vector Construction Ltd. David Whitmore, Vice-President/National Sales Manager	4(41)	Tuesday, November 26, 1996
“Vélo Québec” Michel Labrecque, Executive President	4(40)	Tuesday, November 26, 1996
VIA Rail Terry Ivany, President Christina Keon-Sirsly, Vice-President, Marketing and Information Services Roger Paquette, Vice-President, Planning, Finance and Treasurer	4(35)	Thursday, November 7, 1996
Yellowhead Highway Association Thomas D. Forgrave, Resolutions Chair	3(20)	Wednesday, October 2, 1996

Associations and Individuals	Issue (Meeting)	Date
------------------------------	--------------------	------

As Individual

Benoît Sauvageau, M.P.

4(39)

Thursday, November 21, 1996

APPENDIX III

List of Submissions

Active Living — Go for Green

Air Canada

Air Transport Association of Canada

Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association

Alberta TrailNet

Atlantic Canada Opportunities Agency

Atlantic Provinces Transportation Commission

Better Roads Coalition (Ontario)

British Columbia Automobile Association

British Columbia Ferry Corporation

British Columbia Road Builders and Heavy Construction Association

Brotherhood of Maintenance of Way Employees

Canadian Association for Health, Physical Education, Recreation and Dance

Canadian Automobile Association

Canadian Automobile Association — Northern and Eastern Division of Ontario

Canadian Bus Association

Canadian Construction Association

Canadian Council for Public/Private Partnerships

Canadian Highways International Corporation

Canadian Pacific Pensioners

Canadian Pacific Railway

Canadian Trucking Association

Canadian Wheat Board

Canadians for Responsible and Safe Highways

City of Quebec

Coalition to Renew Canada's Infrastructure

Communauté urbaine de Québec

Corporation of the County of Essex

Department of Foreign Affairs and International Trade (Canada), Honourable Arthur Eggleton, Minister for International Trade

Department of Industry (Canada), Honourable John Manley, Minister of Industry and Minister Responsible for the Canadian Tourism Commission)

Gateway North International

Government of Alberta, Department of Transportation and Utilities

Government of Manitoba, Department of Highways and Transportation

Government of New Brunswick, Department of Transportation

Government of Northwest Territories, Department of Transportation

Government of Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works

Government of Ontario, Department of Transportation

Government of Prince-Edward-Island, Department of Transportation and Public Works

Government of Saskatchewan, Department of Highways and Transportation

Great Canadian Railtour Company Ltd.

Greater Vancouver Gateway Council

Greater Vancouver Regional District

Hambros Canada Inc.

Highway 407 Action Groups

Hospitality Newfoundland and Labrador

Infrastructure Council of Manitoba

ISIS Canada (The Canadian Network of Centres of Excellence on Intelligent Sensing for Innovative Structures)

M.R.C. Temiscouata
Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.
Newcourt Credit Group
Newfoundland and Labrador Road Builders Association
North of Superior Travel Association
Northerners Inc.
Northumberland Ferries Limited
Nova Scotia Road Builders Association
Office of the Auditor General of Canada
Ontario Motor Coach Association
Ontario Road Builders Association
Quebec Road Builders and Heavy Construction Association
Rail Ways to the Future
Railway Association of Canada
Railway Issues Task Force
R.L. Spack Transportation Consultant
Roadbuilders and Heavy Construction Association of Saskatchewan
Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Saskatchewan Tourism Authority
Sault Ste. Marie Chamber of Commerce
Sauvageau, Benoît (MP for Terrebonne, Quebec)
Tourism Alliance for Western and Northern Canada Inc.
Tourism Cape Breton, Marine and Cruise Division
Tourism Industry Association of Canada
Tourism Industry Association of Nova Scotia
Tourism Saskatchewan
Tourism Strategy Implementation Team

Tourism Vancouver

TransCanada #1 West Association

Transportation Association of Canada

Transport 2000 Alberta

Transport 2000 Atlantic

Transport 2000 British Columbia

Transport 2000 Canada

Transport 2000 Ontario

Transport 2000 Québec

Treasury Board of Canada, Honourable Marcel Massé, President of the Treasury Board and Minister Responsible for Infrastructure

United Transportation Union

Van Horne Institute for International Transportation and Regulatory Affairs (University of Calgary)

Vector Construction Ltd.

Vélo Québec

VIA Rail

Wooldridge, George

Yellowhead Highway Association

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

Pursuant to Standing Order 109, your Committee requests the Government to table a comprehensive response to this Report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings of the Standing Committee on Transport (*Issues Nos. 2 to 5, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Reg Alcock, M.P.

Chairman

DISSENTING OPINION ON THE RENEWAL OF THE NATIONAL HIGHWAY SYSTEM

by

THE REFORM PARTY OF CANADA

February 1997

The Reform Party of Canada has not come lightly to the decision to write a dissenting opinion on the Renewal of the National Highway System. During the course of the hearings on this subject held across this country, as well as in Ottawa, our critic has done everything possible to cooperate with the Liberal majority on the Standing Committee on Transport. It was his belief that given the Liberals' absolute majority, some level of compromise would succeed in obtaining more positive changes from the Committee than a more hard-line stance might have.

The Committee gave every indication that this was a good approach right up to the drafting of two documents: a summary of evidence, written and provided near the end of the 1996 fall session of Parliament; and a discussion paper on highway renewal. It was in the text of these two papers that it became evident that the Liberal portion of the Committee had its own agenda for the outcome of the Transportation, Trade and Tourism study.

In the introduction contained in the discussion paper dated November 29, 1996, it was stated that "*the Committee decided that its primary focus should be on the renewal of our national highway system.*" While the highway component of the study was generally regarded as the singular most important aspect of the overall Triple—T study, no discussion whatsoever was held by the Committee to focus on this subject to the exclusion of the other substantial issues raised by many of the Committee witnesses covering such areas as rail travel, tourism, and general lifestyle concerns. This was an arbitrary decision made without the knowledge of or agreement from the Reform Party. It might also be added that there has been absolutely no discussion as to when the Committee may resume discussion of these items at all, if that is in fact the Liberals' intention.

In the Summary of Evidence dated November 21, 1996, witnesses who did not make specific remarks pertaining to the national highway system were excluded. It can only be presumed that the Research Branch of the Library of Parliament was directed to focus on highways to the exclusion of all other topics raised by witnesses before the Committee.

The next problem to arise was an announcement by the Committee Chair near the end of the fall session of Parliament that he wished to hold a Round Table discussion on

highways, focusing on the concept of public–private partnerships. It was his intention to hold this Round Table in Ottawa on January 22, 1997, during the parliamentary recess.

However, the Reform Party transport critic had already committed to an in–riding schedule that precluded his ability to attend this discussion. Consequently, he objected to the Round Table being scheduled on such short notice during time traditionally allocated for constituency work. The Reform critic was concerned that without his presence at this Round Table discussion, the Committee would direct the outcome of these talks to meet its own purposes. This concern was later proven to be fully justified.

The Committee Chair sought the cooperation of the Reform critic in holding the January 22 meeting, despite his inability to attend. In exchange for this reluctant cooperation, the Chair provided certain assurances requested by our critic, designed to ensure that other important issues raised during the hearings were dealt with and that our critic would have input on the results of the Round Table discussions *before* any final report was made. Neither commitment by the Chair was kept.

In addition, the Reform Party was not provided with the names of any individuals or groups attending this “invitation only” Round Table, nor has it since been provided with any report outlining the specifics of the meeting.

SPECIFIC PROBLEMS WITH THE LIBERAL REPORT

I. Dedicated Revenue Funding

The major concerns of the Reform Party centre around three issues. The first is the concept of Dedicated Revenues. As the Standing Committee on Transport travelled to various locations across the country, witnesses came forward stating their belief that either all or some portion of federal gasoline and diesel fuel taxes should be committed to a dedicated fund, to be spent solely on the construction and renovation of highway infrastructure.

It is interesting to note that although this input was not initiated by Reform, the concept of dedicated revenue funding has been an official policy of the Reform Party of Canada for some time. This policy was written and approved on the understanding that the government must be held accountable when it collects taxes from a specific sector, so as to ensure that those funds are extracted for the benefit of that sector.

The federal government currently collects 10 cents a litre in tax per litre of fuel sold throughout the country, a sum which amounts to approximately \$5 billion per year in fuel taxes. However, this same government spends only \$300 million per annum on highway infrastructure, including the increasingly dilapidated Trans–Canada Highway.

The Canadian Automobile Association recently came forward with a proposal that the government commit two cents of its 10 cent fuel tax revenue to a dedicated fund for the repair and reconstruction of the national highway system. This would still allow the federal government to divert 80 per cent of fuel tax revenues to other unrelated expenditures.

An overwhelming number of witnesses testifying before the Committee supported either this concept, or dedication of the full amount. The Summary of Evidence prepared by the Committee indicated that 26 of 39 witnesses supported some degree of dedicated allocation of fuel tax revenues. Of the remaining 13 witnesses, only a handful specifically opposed the concept. In a letter to the Committee Chair dated December 9, 1996, the Reform transport critic stated the following:

The Minister of Finance appeared before our Committee and stated that he does not support dedicated revenues. This should not colour the Committee reporting what it heard from witnesses. Many times, the former Chair of the Committee stated "this Committee is the master of its own destiny." It is the duty of this Committee to report what it heard. To do otherwise would be to invalidate the time and money that has been expended. If this Committee is not prepared to act on what it hears, then why pretend to listen?

The Reform Party fully supports that statement and notes that this concept is rarely, if ever, followed by Liberal – dominated Standing Committees.

Wherever possible, Reform is wholly in favour of a user – pay system. The policies of the government in the transportation sector have been supportive of this concept. User pay is a great concept, but before you can initiate it, you first have to determine what the user is already paying. In the case of federal highway infrastructure spending, the user is already paying almost 2,000 per cent more than what the government is spending in return.

The transportation sector is not alone in this lack of accountability for the monies collected by the government. Several years ago, the federal Department of Fisheries recognized the future need to buy back some of the commercial fishing licences that it had issued in previous years. To fund this buy back, the department levied a special tax on annual fishing licence fees. This special purpose tax has collected about \$50 million; however, when the time came to commence the buy back program, all the money had already been spent by the department. The taxpayer is now paying for a program already funded by Canada's commercial fish licence holders.

The majority report states that there are two fundamental flaws in the dedicated revenue concept: the federal government's deficit and debt problems, and the Finance Minister's refusal to seriously consider the implementation of dedicated revenues. The report also states the following:

In light of the hard realities of the fiscal crunch, it was generally accepted by the Round Table that it was unrealistic to pursue this option any further at this time.

It is the Reform Party's belief that this acceptance was initiated by the Liberals' position that they simply would not consider the dedicated revenues option, and that the only way participants would have any input into alternate proposals would be if they agreed to cease their lobbying for the dedicated revenue approach.

The alternate proposal put forward by the Liberals was the government *commit* to long-term, stable funding for the national highway system. Based on past practice, however, any "commitment" made by the current government that is based solely on intent has no value whatsoever. If it did, why does the government refuse to respond to the overwhelming input of witnesses who were invited to bring their opinions to the Committee and make their so-called "commitment" in the form of a dedicated revenue fund that cannot be arbitrarily reneged on? The only logical conclusion is that they have no intention of honestly living up to that commitment.

There are a variety of options that may have been possible under the concept of dedicated revenue funding. Unfortunately, none of them were discussed by the Round Table because of the Liberals' predetermined intention to utterly reject this concept.

The question of the ability of the federal government to balance its budget has been injected into the final report of the Standing Committee within the "Dedicated Tax" paragraph. It was stated that the Minister of Finance did concede that they (sic) might be in a position to examine the dedicated tax concept at such time as the government is generating substantial surpluses. However, a sentence in the paragraph states that "*Deficit reduction and debt management must be a priority for a number of years to come*" (emphasis added).

Perhaps now it can be clearly understood why the Reform Party wants to balance the federal budget as quickly as possible. Under our 1993 election platform, the budget would now be balanced and the Minister's excuse would be gone. Under Reform's current fiscal policy, the budget would be balanced in two years instead of a vague "*number of years to come*" as stated by the Minister.

It seems that the deficit is not so much a barrier as it is a crutch for the Liberals. It allows them to either implement or maintain many of their outdated or inappropriate policies, using the deficit as a convenient excuse. In light of this, it seems unlikely that the Liberal Party even wants to have the deficit *fully* removed – perhaps this is why they talk in terms of having the deficit *under control*, rather than altogether eliminated.

II Alternate Funding Sources

Under the heading of Public/Private Partnerships, the majority report refers to this concept and shadow tolling as *alternate funding mechanisms*. This is deliberately misleading. The only way that any of this would be an *alternate funding source* would be if

the government is planning to repair the national highway system by tolling the entire system. Otherwise, Public/Private Partnerships and shadow tolling provide certain cost efficiencies and savings, but they do not answer the fundamental problem: Where does the money come from?

This misrepresentation of the facts was pointed out to the Chair of the Standing Committee by the Reform Party transport critic in a letter dated December 9, 1996. The Chair chose to ignore it. The only question that remains is therefore this: Is the Committee deliberately misleading the public, or are we unwittingly heading toward massive tolling of the entire Canadian highway system? There are no other explanations.

III Government Competition Against the Private Sector

The final area of concern is that of the federal government setting itself up to compete directly against the private sector. There are countless examples of this already occurring in industry, with many others presently under consideration. It would be wildly irresponsible of the government to consider any more attempts at private–sector interference, especially at a time when Ottawa appears to be looking to the private sector to repair our national highway system.

During the Standing Committee's cross–country hearings on Transportation, Trade and Tourism, one of the witnesses who came forward was the builder–operator of the Highway 104 toll project in Nova Scotia. This project involved building a section of toll highway separate from the existing highway system. The witness explained that one of the components of his contract with the government was an explicit assurance that the government would not upgrade the existing stretch of highway to compete against the new toll road.

This testimony provoked an angry attack from the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, who is a member of the Committee. He accused the witness of trying to force the government to keep the old section of highway in a dangerous, pothole–infested state of disrepair. The witness responded by pointing out that this was not true. The government had approached the private sector to build this new highway section, with the sole return on investment being the tolls collected over a set of concession period. If the government then turned around and upgraded the existing toll–free highway to compete directly against the new one, expenditures sunk into the new highway project by the private developer would never be recovered.

Furthermore, the builder–operator explained that nothing prevented the government from maintaining the existing road in excellent condition. The intention of his presentation to the Committee was simply to ensure that the government did not go into direct competition with his project by expanding the old highway to full–scale freeway

standards. The Parliamentary Secretary appeared to understand and agreed with the gentleman's explanation.

Notwithstanding that the majority of the Standing Committee members ignored all aspects of the Transportation, Trade and Tourism study other than the highways portion, other concerns were brought before the Committee for its consideration. Many of these were linked to the highways issue in one way or another. One such concern was the issue of direct government competition against the taxpaying private sector in a particular situation involving VIA Rail. This matter prompted the Reform Party transport critic to write the following as part of a December 9, 1996 letter to the Chair of the Standing Committee on Transport:

One of the conclusions that the Committee has come to is that there is a bigger role for the private sector to play in the future of Transportation, Trade and Tourism. The private sector is going to be looked to for investment in highway infrastructure and tourism development.

Witnesses who discussed private sector tolling of new highways such as Highway 104 in Nova Scotia pointed out the need to develop contracts that ensure that the government does not go into "competition" against private sector enterprises after asking them to invest in the infrastructure.

This policy is valid and applies to other sectors as well. In 1989, VIA Rail divested itself of a tourism service in British Columbia known as the Rocky Mountaineer. It would clearly send the wrong message to the private sector if Crown-subsidized VIA were to re-enter the market competing with the very company to which it sold the business. Such a message would defeat the goals of private sector investment that this Committee believes is necessary for the future of our country.

The letter then went on to suggest the following recommendation to deal with that situation:

That Via Rail not be permitted to expand its services to compete in any way against the business it sold to The Great Canadian Rail Tour Company, the Rocky Mountaineer.

In his December 19, 1996 reply to the Reform Party transport critic's letter, the Committee Chair wrote the following:

I also want to make special note of your strong advocacy against allowing VIA Rail to compete directly with a private sector operator in the same market niche. You have used the situation with the Rocky Mountaineer as the most current example of what could occur if a large publicly funded corporation is allowed to compete with a smaller privately funded company.

I want you to know that I agree with the position that you have advanced on this matter, and that I will support you when the issue comes up for discussion in the final report on

Transportation, Trade and Tourism. Furthermore, I have spoken to Stan Keyes, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and he too has agreed to support your position as you have stated it.

It should be noted that in his response, the Committee Chair referred to the Reform critic as “*advocating against VIA Rail being allowed to compete directly with [the] private sector.*” What was actually written by the Reform critic was “*compete in any way against the business it sold.*”

It is to be assumed that this error was intentional, so as to allow the government to claim that expansion in the same market area by VIA is passenger-oriented, whereas the Rocky Mountaineer is tourist-oriented. This is the same kind of semantics which allows the Minister of Finance to claim that he has not brought in any new taxes since 1993, despite the fact that federal tax revenues have increased by approximately \$25–26 billion during this single term of Parliament.

After the Committee Chair received the Reform Party letter of December 9, 1996, a second draft of a discussion paper entitled *The Renewal of the National Highways System*, this one dated December 1996, was produced. The following text was added to that draft:

Another issue which requires further examination is the relationship between commercialization of government operations and services and competition with the private sector. An example of this is the intention of VIA Rail to increase capacity on the Vancouver–Jasper section of its transcontinental route during the peak tourist season in competition with the successful tourist-oriented Rocky Mountaineer service, which acquired the rights to that service from VIA in 1989. The question that the Committee must address [emphasis added] is whether and how the private sector can be protected from government re-entering a market to compete with the private sector after divesting itself of the service or infrastructure.

This text lasted through one draft only and was dropped from all future documents.

VIA Rail is subsidized by the Canadian taxpayer to the tune of \$600,000 per day! How can the private sector ever compete with a company which is a recipient of the taxes paid by private sector companies? This situation is intensified when government competition is directed against the very business previously sold by a competing subsidized Crown Corporation.

CONCLUSION

The written undertaking regarding VIA, as with all other assurances made to the Reform Party by the Chair of the Standing Committee on Transport during this study, was reneged on. It is a red flag warning to the private sector: *Enter into a financial arrangement with the current government at your own risk.* It is also a very clear indication that the current

committee system is nothing more than a rubber stamp for policies emanating directly from the offices of government Ministers.

Millions of dollars are spent each year to keep up this facade of democratic input from the public. The waste must stop. The public must be listened to and *real* solutions must be found. The Liberals' majority report on the Renewal of the National Highway System does neither.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 4, 1997

(Meeting No. 50)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Bill Gilmour for Jim Gouk.

Other Member present: Paul Crête.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced consideration of a draft report on Transportation, Trade and Tourism.

At 10:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, FEBRUARY 6, 1997

(Meeting No. 51)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:09 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Reg Alcock, presiding.

Members of the Committee present: Paul Crête, Roy Cullen, Dick Harris, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Members present: Lawrence O'Brien for Joe Fontana; Bob Speller for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of a draft report on Transportation, Trade and Tourism.

The Chairman proceeded to the election of a Vice-Chair for the Opposition.

On motion of Paul Mercier, it was agreed,—That Paul Crête be elected Vice-Chair of the Committee.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Chair request additional funds from the Budget Sub-Committee of the Liaison Committee to cover the cost of additional hours of work spent by the Consultant on the drafting of the Committee's report on the National Highway Strategy.

It was agreed,—That the draft report, as amended, be adopted as the Committee's Sixth Report and that the Chairman be instructed to present the Report to the House.

— That the Committee print 1,500 copies of its Report on Transportation, Trade and Tourism in tumble bilingual format with a distinctive cover.

— That the Committee request the Government to table a comprehensive response to this Report.

— That the Chairman be authorized to issue a press release and/or hold a press conference following the presentation of the Report to the House of Commons.

At 11:06 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Jacques Lahaie

Le greffier du Comité

À 11 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

— Que le président soit autorisé à publier un communiqué et à tenir une conférence de presse après la présentation du rapport à la Chambre des communes.

— Que le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à son rapport.

— Que le Comité fasse imprimer 1 500 exemplaires de son rapport sur le transport, le commerce et le tourisme, format bilingue, tête-bêche, avec une couverture spéciale.

Il est convenu, — Que l'ébauche de rapport, dans sa forme modifiée, soit adoptée en tant que Sixième rapport du Comité et qu'il soit ordonné au président de le présenter à la Chambre.

Du consentement unanime, il est convenu, — Que la présidence fasse une demande de fonds supplémentaire auprès du Sous-comité du budget du Comité de liaison afin de couvrir les heures supplémentaires travaillées par le consultant à la rédaction du rapport du Comité sur le renouvellement du réseau routier national.

Sur motion de Paul Mercier, il est convenu, — Que Paul Crête soit élu vice-président du Comité.

Le président préside l'élection d'un vice-président pour l'Opposition.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 4 FÉVRIER 1997
(Séance n° 50)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Roy Cullen, Joe Fontana, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Bill Gilmour pour Jim Gouk.

Autre député présent: Paul Crête.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité entend l'examen d'une ébauche de rapport sur le transport, le commerce et le tourisme.

À 10 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 6 FÉVRIER 1997
(Séance n° 51)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 09, dans la pièce 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Reg Alcock (président).

Membres du Comité présents: Paul Crête, Roy Cullen, Dick Harris, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Lawrence O'Brien pour Joe Fontana; Bob Speller pour Joe Comuzzi.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'examen d'une ébauche de rapport sur le transport, le commerce et le tourisme.

Ce texte a disparu des documents subséquents.

VIA Rail est subventionnée par le contribuable canadien dans les eaux de 600 000 \$ par jour! Comment le secteur privé peut-il concurrencer une société qui reçoit l'argent des taxes payées par les entreprises privées? Cette situation s'exacerbe quand la concurrence du gouvernement est dirigée contre les entreprises mêmes qu'une société d'Etat concurrente a vendues.

Conclusion

L'engagement écrit, pris relativement à VIA, et toutes les autres assurances données au Parti réformiste par le président du Comité permanent des transports durant cette étude ont été reniées. C'est l'alerte rouge pour le secteur privé : *Passes des ententes financières avec le gouvernement actuel à vous risques et périls*. C'est également une indication très claire que les comités actuels ne sont rien de plus qu'un endossement automatique des politiques émanant des bureaux de ministres du gouvernement.

Chaque année, des millions de dollars sont dépensés pour donner l'illusion qu'on consulte le public. Ce gaspillage doit cesser. Il faut écouter le public et trouver les *vraies* solutions. Le rapport majoritaire libéral sur le renouvellement du réseau routier national ne fait ni l'un ni l'autre.

Dans la lettre, on recommandait plus loin de corriger la situation comme suit :

Qu'on interdise à VIA Rail de développer des services qui concurrenceraient de quelque façon que soit le service vendu à The Great Canadian Rail Tour Company, le Rocky Mountaineer.

Le 19 décembre, le président du Comité répondait au critique des transports du Parti réformiste :

Je retiens également votre prévention contre l'autorisation d'une concurrence directe de VIA Rail à l'endroit d'un opérateur privé dans le même créneau. Vous utilisez l'exemple du Rocky Mountaineer pour illustrer ce qui pourrait arriver si on laissait une grande société subventionnée concurrencer une petite société à fonds strictement privés.

Je tiens à vous dire que je suis d'accord avec votre position sur cette question et que je vous appuierai quand celle-ci sera abordée en prévision du rapport final sur le transport, le commerce et le tourisme. En outre, j'ai communiqué avec Stan Keyes, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, qui accepte aussi d'appuyer la position telle que vous l'avez présentée.

Souignons que dans sa réponse, le président du Comité écrit que le critique réformiste «a des préventions contre l'autorisation d'une concurrence directe de VIA Rail à l'endroit du secteur privé», alors que ce qu'il s'agit de concurrence directe à l'endroit d'une entreprise qu'elle a vendue.

Il faut supposer que l'erreur est intentionnelle, afin de permettre au gouvernement de prétendre que l'expansion de VIA, qui vise le transport des voyageurs, est en concurrence avec le *Rocky Mountaineer*, qui vise le marché touristique. C'est le même genre de sophisme qui permet au ministre des Finances de prétendre qu'il n'a pas introduit de nouvelle taxe depuis 1993, alors que les revenus fiscaux fédéraux ont augmenté de 25 ou 26 milliards de dollars durant le premier mandat du gouvernement.

Après que le président du Comité a reçu notre lettre du 9 décembre, une deuxième version du document d'étude intitulé *Le renouvellement du réseau routier national* daté de décembre 1996, a été produit; le texte suivant y était ajouté :

Une autre question qui réclame un examen plus poussé est la relation entre la commercialisation des opérations et des services de l'État et la concurrence avec le secteur privé. Un exemple en est donné par l'intention de VIA Rail d'augmenter la capacité de la section Vancouver-Jasper du train transcontinental durant la haute saison touristique en concurrence avec le service Rocky Mountaineer, qui vise le marché touristique et qui a acquis ses droits de VIA en 1989. La question à laquelle le Comité doit répondre (le gras est de nous) est s'il faut protéger le secteur privé d'un retour de l'État sur le marché en vue de concurrencer le secteur privé dans les services et les infrastructures dont il s'est départi, et comment.

ce dernier n'améliorerait pas la route existante afin qu'elle ne puisse pas concurrencer la nouvelle route à péage.

Son témoignage a provoqué une virulente attaque de la part du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, qui siège au Comité permanent. Il a accusé le témoin de tenter de forcer le gouvernement à conserver intact un tronçon de la vieille route qui est dangereux et truffé de nids de poules. Le témoin a répondu que c'était faux, que le gouvernement avait demandé au secteur privé de construire cette nouvelle route en faisant savoir que le bénéfice que le constructeur tirerait du projet pour son investissement viendrait des péages qu'il percevrait au cours d'une période de concession préalable. Le témoin a expliqué que si le gouvernement changeait d'avis et réparait l'ancienne route, qui est gratuite, il ne recouvrerait jamais les sommes qu'il avait investies pour construire la nouvelle.

En outre, le constructeur – exploitant a expliqué que rien n'empêche le gouvernement de maintenir la route existante en excellente condition. En témoignant devant le Comité, il voulait simplement faire en sorte que le gouvernement ne vienne pas le concurrencer en transformant la vieille route en véritable autoroute. Le secrétaire parlementaire semblait avoir compris et être d'accord avec l'explication du témoin.

Si on exclut le fait que la majorité des membres du Comité permanent ont négligé tout le contenu de l'étude sur le transport, le commerce et le tourisme à l'exception de la partie qui traite des routes, d'autres points ont été soumis au Comité. Bon nombre d'entre eux ont trait aux routes d'une façon ou d'une autre. Un cas particulier concerne la concurrence directe que livre l'État au secteur privé par le biais de VIA Rail, et a donné lieu à une lettre adressée par le critique des transports du Parti réformiste au président du Comité permanent des transports :

Une des conclusions auxquelles le Comité est parvenu est que le secteur privé est appelé à jouer un plus grand rôle à l'avenir dans les transports, le commerce et le tourisme. Le secteur privé sera sollicité pour investir dans l'infrastructure routière et le développement touristique.

Les témoins qui ont abordé la question des péages privés sur les nouvelles routes comme la route 104 en Nouvelle-Écosse ont signalé le besoin de passer des marchés qui garantissent que l'État n'entrera pas en concurrence avec les entreprises du secteur privé après lui avoir demandé d'investir dans les infrastructures.

Cette politique est justifiée et applicable ailleurs également. En 1989, VIA Rail s'est départie d'un train touristique en Colombie-Britannique, le Rocky Mountaineer. On envierait le mauvais message au secteur privé si une société subventionnée par l'État, VIA, revenait sur le marché pour concurrencer la compagnie même qu'elle a vendue. Ce message contreviendrait aux objectifs de l'investissement privé que le Comité considère nécessaire à l'avenir de notre pays.

Notre dernier motif de préoccupation est de voir le gouvernement fédéral se préparer à concurrencer directement le secteur privé. D'innombrables exemples de cette tendance existent déjà dans l'industrie, et beaucoup d'autres projets visant le même but sont actuellement à l'étude. Le gouvernement se montrerait d'une irresponsabilité condamnable s'il s'ingérait encore plus dans le secteur privé, surtout au moment où Ottawa semble compter sur lui pour assurer la réfection de notre réseau routier national. Au cours des audiences publiques sur les transports, le commerce et le tourisme que le Comité permanent a tenues en divers endroits du pays, le constructeur – exploitant de l'autoroute 104 à péage de la Nouvelle – Écosse est venu témoigner. Le projet consiste à construire un tronçon à péage distinct de la route existante. Le témoin a expliqué que l'une des clauses du marché qu'il a conclu avec le gouvernement lui garantissait expressément que

III. La concurrence du gouvernement contre le secteur privé

Sous le titre «Partenariats État – secteur privé», le rapport majoritaire dit que ces partenariats et le péage fantôme constituent d'autres modes de *financement*. L'emploi de cette expression est délibérément trompeur. Ces options ne pourraient constituer d'autres sources de *financement* que si le gouvernement projetait de financer la réfection du réseau routier national en décrétant le péage sur l'ensemble du réseau. Autrement, les partenariats État – secteur privé et le péage fantôme permettent certaines économies de coût, mais n'apportent aucune réponse à la question fondamentale: où trouver l'argent? Dans sa lettre du 9 décembre 1996, le porte – parole du Parti réformiste en matière de transports a signalé cette représentation erronée des faits à la présidence du Comité permanent, mais celle – ci a choisi de l'ignorer. La seule question qui subsiste maintenant est de savoir si le Comité induit délibérément la population en erreur ou si nous nous dirigeons sans nous en rendre compte vers l'imposition du péage sur l'ensemble du réseau routier canadien. Il n'y a que ces deux explications qui valient.

II. Autres sources de financement

Il semble que pour les Libéraux, le déficit soit moins une entrave qu'une béquille. Il leur permet de maintenir en application nombre de leurs politiques dépassées ou inefficaces, le déficit leur fournissant une excuse commode. Cela étant, il semble peu probable que le Parti libéral en arrive jamais à éliminer *complètement* le déficit, et c'est peut – être pour cela qu'ils parlent de le *contrôler* plutôt que de l'éliminer.

notre programme électoral de 1993, le budget serait déjà équilibré, et le ministre n'aurait plus cette excuse. Sous le régime de la politique financière actuelle du Parti réformiste, nous équilibrerions le budget en deux ans plutôt que de prendre les vagues «nombreuses années» dont le ministre a parlé.

Or, lorsque vint le temps de mettre en oeuvre le programme de rachat des permis, le ministère avait déjà tout dépensé. Maintenant, les contribuables canadiens paient pour financer un programme déjà financé par les titulaires de permis de pêche commerciale du pays.

D'après le rapport majoritaire du Comité, le principe des taxes spéciales comporte deux lacunes fondamentales: d'une part, le déficit et les problèmes d'endettement du gouvernement fédéral et, d'autre part, le refus du ministre des Finances d'envisager sérieusement cette solution. Le rapport dit également ce qui suit:

Étant donné la dure réalité que nous imposent les compressions budgétaires, les membres de la table ronde étaient généralement d'avis qu'il était inutile d'étudier d'avantage cette option pour l'instant.

Le Parti réformiste est convaincu que cette opinion prend racine dans la volonté des Libéraux d'ignorer tout simplement la taxe spéciale comme solution et dans le fait que la seule façon dont les participants à la table ronde pouvaient espérer avoir une influence quelconque sur l'élaboration d'autres propositions était de cesser de défendre l'idée du financement par l'utilisateur.

La solution de rechange favorisée par les Libéraux était que le gouvernement s'engage à affecter à long terme des budgets stables au réseau routier national. Toutefois, s'il faut en juger par l'expérience passée, tout «engagement» pris par le gouvernement actuel qui ne repose que sur une intention ne veut strictement rien dire. Sinon, pourquoi le gouvernement refuse-t-il de donner suite à l'appui manifesté à l'égard de cette idée par la très forte majorité des témoins qui ont été invités à faire part de leurs opinions au Comité, et de tenir son prétendu «engagement» en créant un fonds d'administration budgétaire spécial qu'il ne pourrait pas éliminer arbitrairement? La seule conclusion logique à tirer est que le gouvernement n'a aucunement l'intention de respecter honnêtement cet engagement.

La création d'un fonds d'administration budgétaire spécial ouvert diverses possibilités. Malheureusement, les participants à la table ronde n'en ont étudié aucune parce que les Libéraux étaient depuis le début déterminés à faire rejeter l'idée.

Le Comité permanent a abordé la question de l'aptitude du gouvernement fédéral à équilibrer son budget dans le paragraphe de son rapport final sur la «taxe spéciale». On peut y lire que le ministre des Finances a admis que le ministère pourrait être en mesure d'examiner ce concept quand le budget du gouvernement sera largement excédentaire (sic). Or, une phrase de ce paragraphe dit que «[l]a réduction du déficit et la gestion de la dette devront rester prioritaires pendant de nombreuses années encore» (les italiques sont de nous).

Peut-être comprendra-t-on clairement, maintenant, pourquoi le Parti réformiste tient à ce que le gouvernement fédéral équilibre son budget le plus vite possible. Avec

gouvernement ne consacre que 300 millions de dollars à l'infrastructure routière, notamment à la route transcanadienne, qui se trouve dans un état de plus en plus avancé de délabrement.

Récemment, l'Association canadienne des automobilistes a proposé que le gouvernement affecte deux dix cents qu'il perçoit en taxe sur les carburants sur chaque litre d'essence à un fonds servant à financer l'entretien et la réfection du réseau routier national. Cela lui permettrait de continuer de consacrer 80 p. 100 des recettes qu'il tire de cette taxe à d'autres dépenses sans rapport avec le réseau routier.

Une très forte proportion des témoins que le Comité a entendus était favorable à cette idée ou exigeait que le gouvernement affecte la totalité des recettes de la taxe sur les carburants au réseau routier. Le résumé des témoignages préparé pour le Comité indique que 26 des 39 témoins étaient favorables à des degrés divers à l'idée d'affecter une partie de ces recettes au réseau routier d'une façon ou d'une autre. Parmi les treize autres témoins, quelques-uns seulement étaient radicalement opposés à ce concept. Dans sa lettre du 9 décembre 1996 à la présidence du Comité, le porte-parole du Parti réformiste en matière de transports écrivait ce qui suit:

Lorsqu'il a comparu devant notre Comité, le ministre des Finances a déclaré qu'il n'aime pas les taxes spéciales. Cette déclaration ne devrait pas empêcher le Comité de rapporter fidèlement ce que les témoins lui ont dit. L'ancien président du Comité a maintes fois répété que «le comité décide seul de ce qu'il fait». Le Comité a le devoir de rapporter ce qu'il entend. S'il le cachait, il gaspillerait le temps et l'argent affectés à ses travaux. Si le Comité n'entend pas donner suite à ce qu'il a entendu, alors pourquoi fait-il — il semblant d'écouter?

Le Parti réformiste appuie inconditionnellement cette déclaration et signale que les comités permanents dominés par la représentation libérale appliquent rarement sinon jamais ce principe.

Le Parti réformiste privilégie le système du financement par l'utilisateur chaque fois que la chose est possible. Les politiques du gouvernement dans le secteur des transports ont toujours été favorables à ce principe. Le financement par l'utilisateur est un excellent système, mais avant de l'appliquer, il faut d'abord déterminer combien l'utilisateur paie déjà. Dans le cas des dépenses affectées par le fédéral aux routes nationales, l'utilisateur paie déjà 2 000 p. 100 de plus que ce qu'il obtient en retour du gouvernement.

Le secteur des transports n'est pas le seul où le gouvernement ne rend pas compte de la façon dont il utilise les sommes qu'il perçoit. Il y a plusieurs années, le ministre fédéral des Pêches et des Océans a constaté qu'un jour, il devrait racheter certains des permis de pêche commerciale qu'il avait délivrés au cours des années précédentes. Pour financer ce rachat, il a prélevé une contribution extraordinaire sur les droits à acquitter pour obtenir les permis de pêche annuels. Grâce à cette taxe spéciale, il a amassé 50 millions de dollars.

Un autre problème a fait surface quand le président du Comité a annoncé, à la fin de la session d'automne, qu'il avait l'intention d'organiser une table ronde sur le réseau routier, particulièrement sur les partenariats État—secteur privé, qu'il fixait au 22 janvier 1997, à Ottawa, pendant le congé parlementaire.

Le porte—parole du Parti réformiste en matière de transports, dans l'impossibilité de se trouver à Ottawa à cette date en raison d'engagements déjà pris dans sa circonscription, s'est objecté au fait de se voir imposer, selon un préavis aussi bref, une date correspondant à la période traditionnellement réservée au travail en circonscription. Il craignait en effet que son absence ne permette au Comité de diriger les discussions comme bon lui semblerait en fonction des objectifs visés par lui. Cette crainte s'est par la suite révélée tout à fait justifiée.

Le président du Comité a sollicité la collaboration du porte—parole du Parti réformiste en prévision de la réunion du 22 janvier, bien que celui—ci ne puisse pas y assister. En échange de cette collaboration accordée à contrecoeur, le président avait donné quelques assurances, notamment celles de traiter les importantes questions qui seraient soulevées pendant les audiences et de donner à notre représentant voie du chapitre sur les discussions tenues à la table ronde, **avant** la rédaction du rapport final. Le président n'a tenu aucune de ses promesses.

En outre, le Comité n'a pas fourni au Parti réformiste le nom des personnes et des groupes invités à participer, sur invitation spéciale, à la table ronde, pas plus qu'il ne lui a fait parvenir de rapport sur les points particuliers soulevés lors de la discussion.

PROBLÈMES PARTICULIERS POSÉS PAR LE RAPPORT DES LIBÉRAUX

1. *Financement au moyen d'une taxe spéciale*

Le Parti réformiste décèle trois problèmes, dont le premier au niveau du financement par une taxe spéciale. Au cours de ses déplacements dans tout le pays, le Comité a recueilli les avis de témoins selon lesquels il conviendrait de verser la totalité ou une partie des taxes perçues par le gouvernement fédéral sur l'essence et le gazole dans un fonds spécial réservé au financement de la construction ou de la réfection du réseau routier.

Il est intéressant de noter que bien que ce concept n'ait pas à l'origine été émis par le Parti réformiste du Canada, il figure à son programme officiel depuis un certain temps. Cette politique est fondée sur la prémisse selon laquelle le gouvernement devait être tenu responsable, dès qu'il exige des taxes d'un secteur particulier, d'utiliser ces fonds dans l'intérêt de celui—ci.

Actuellement, le gouvernement fédéral recueille dans tout le pays 10 cents le litre de carburant, ce qui correspond à une somme totale de quelque 5 milliards. Or, ce même

OPINION DISSIDENTE SUR LA STRATÉGIE DE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

présentée par le

PARTI RÉFORMISTE DU CANADA

Février 1997

Ce n'est pas à la légère que le Parti réformiste du Canada en est venu à la décision de produire une opinion dissidente sur le renouvellement du réseau routier national. Pendant les audiences qui se sont tenues à ce sujet dans tout le pays, dont à Ottawa, le porte-parole du Parti avait tout fait pour coopérer avec les membres libéraux qui siégeaient au Comité permanent des transports et qui en constituait la majorité. En raison de cette majorité absolue, notre représentant considérait en effet que le compromis serait plus fructueux que l'approche pure et dure.

Le Comité a semble partager ce point de vue jusqu'à ce que vienne le moment de la rédaction de deux documents: le résumé des témoignages, présenté vers la fin de la session parlementaire d'automne 1996, et un document de travail sur le renouvellement du réseau routier. La teneur de ces deux textes a prouvé que les députés libéraux avaient déjà leur idée, dont ils ne dérogeraient pas, sur les résultats de l'étude portant sur les transports, le commerce et le tourisme.

Dans l'introduction du document de travail daté du 29 novembre 1996, le Comité a fait part de son intention d'axer principalement son travail sur le renouvellement du réseau routier national. Bien que cet élément ait, de l'avis général, été considéré comme le plus important des trois domaines visés par l'étude, aucune discussion ne s'est tenue sur l'opportunité de ne retenir que lui, à l'exclusion des autres problèmes importants soulevés par un grand nombre de témoins notamment sur le chemin de fer, le tourisme et diverses questions touchant le mode de vie en général. La décision de ne s'attacher qu'au réseau routier était arbitraire; le Parti réformiste n'en a pas été informé et *a fortiori* n'a pas donné son accord. Ajoutons aussi que jamais n'a été abordée la question du moment où le Comité pourrait revenir à l'étude des autres éléments, à supposer que telle est son intention.

Dans le résumé des témoignages daté du 21 novembre 1996, on remarque que les témoins s'étant exprimé sur autre chose que le réseau routier en particulier ont été écartés. Cela semble indiquer qu'on aurait prié le Service de recherches de la bibliothèque de s'en tenir à l'étude du réseau routier et d'ignorer toutes les autres questions soulevées par les témoins.

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité prie le gouvernement de déposer une réponse complète à ce rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux du Comité permanent des transports (*fascicules nos 2 à 5 qui comprennent le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,
Le président,

Reg Alcock, député

Sault Ste. Marie Chamber of Commerce
Sauvageau, Benoît, député de Terrebonne, Québec
Tourism Cap-Breton, Marine and Cruise Division
Tourism Industry Association of Nova Scotia
Tourism Saskatchewan
Tourism Strategy Implementation Team
Tourism Vancouver
TransCanada #1 West Association
Transport 2000 Alberta
Transport 2000 Atlantique
Transport 2000 Canada
Transport 2000 Colombie-Britannique
Transport 2000 Ontario
Transport 2000 Québec
Travailleurs unis des transports
Van Horne Institute for International Transportation and Regulatory Affairs (University of Calgary)
Vector Construction Ltd.
Vélo Québec
VIA Rail
Vie Active — Bouger c'est dans ma nature
Ville de Québec
Wooldrige, George
Yellowhead Highway Association

Greater Vancouver Regional District
Groupes d'action contre l'autoroute 407
Hambros Canada Ltd.
Hospitality Newfoundland and Labrador

ISIS Canada (Le Réseau canadien de centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés)
Ministère de l'Industrie (Canada), l'hon. John Manley, ministre de l'Industrie et ministre responsable de la Commission canadienne du tourisme
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (Canada), l'hon. Arthur Eggleton, ministre responsable du Commerce international
M.R.C. Témiscouata

Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.
Newcourt Credit Group
Newfoundland & Labrador Road Builders Association
North of Superior Travel Association
Northerners Inc.

Northumberland Ferries Limited
Nova Scotia Road Builders Association
Ontario Motor Coach Association
Ontario Road Builders Association
Rail Ways to the Future
Railway Issues Task Force

Retraites de Canadiens Pacifique
R.L. Spack Transportation Consultant
Roadbuilders and Heavy Construction Association of Saskatchewan
Saskatchewan Tourism Authority

Bureau du Vérificateur général du Canada

Canadian Highways International Corporation

Canadians for Responsible and Safe Highways

Canadien Pacifique

Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada

Commission canadienne du blé

Commission des transports des provinces de l'Atlantique

Communauté urbaine de Québec

Conseil canadien des sociétés publiques-privées

Conseil du Trésor du Canada, l'hon. Marcel Massé, président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure

Conseil infrastructure du Manitoba

Corporation du comté d'Essex

Fraternité des préposés à l'entretien des voies

Gateway North International

Gouvernement de l'Alberta, ministère des Transports et des Services

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, ministère des Transports et des Travaux publics

Gouvernement de la Saskatchewan, ministère de la Voirie et du Transport

Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, ministère des Transports et des Travaux publics

Gouvernement de l'Ontario, ministère des Transports

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, ministère des Transports

Gouvernement du Manitoba, ministère de la Voirie et des Transports

Gouvernement du Nouveau-Brunswick, ministère des Transports

Great Canadian Railtour Company Ltd.

Greater Vancouver Gateway Council

ANNEXE III

Liste des soumissions

Agence de promotion économique du Canada atlantique

Air Canada

Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association

Alberta TrailNet

Alliance touristique de l'Ouest et du Nord du Canada Inc.

Association canadienne de l'autobus

Association canadienne de la construction

Association canadienne des automobilistes

Association canadienne des automobilistes — Section nord et est de l'Ontario

Association canadienne du camionnage

Association canadienne pour la santé, l'éducation physique, le loisir et la danse

Association de l'industrie touristique du Canada

Association des chemins de fer du Canada

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

Association des municipalités rurales de la Saskatchewan

Association des transports du Canada

Association du transport aérien du Canada

Better Roads Coalition (Ontario)

British Columbia Automobile Association

British Columbia Ferry Corporation

British Columbia Road Builders and Heavy Construction Association

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
VIA Rail Terry Ivany, président Christina Keon-Sirisy, vice-présidente, Services de marketing et d'information Roger Paquette, vice-président, Planification, Finances et trésorerie	4(35)	Le jeudi 7 novembre 1996
Vie Active — Bouger c'est dans ma nature Stephen Grundy, facilitateur national Nathalie Racine, gérante de projets Ann Robinson, directrice générale pour «Rail to Greenways Network»	4(36)	Le mardi 19 novembre 1996
«Yellowhead Highway Association» Thomas D. Forgrave, président du Comité des résolutions	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
À titre personnel Benoît Sauvageau, député	4(39)	Le jeudi 21 novembre 1996

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
------------------------------	-----------------------	------

«R.L. Spack Transportation Consultant»	3(27)	Le mercredi 23 octobre 1996
Roger L. Spack		
Tourisme Cap-Breton, «Marine and Cruise Division»	3(24)	Le jeudi 10 octobre 1996
Tom Flemming, directeur du marketing George Wheeliker, directeur		
«Tourism Industry Association of Canada»	4(45)	Le mardi 3 décembre 1996
Debra Ward, présidente		
«Tourism Industry Association of Nova Scotia»	3(24)	Le jeudi 10 octobre 1996
Susan Bartlett, présidente, Comité du marketing Ella McQuinn, présidente, Comité des transports		
«Tourism Strategy Implementation Team»	3(24)	Le jeudi 10 octobre 1996
Bruce Anderson Ged Stonehouse		
«Tourism Vancouver»	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
Peter Barnett, président Paul Vallée, vice-président, Marketing et services aux membres		
«TransCanada #1 West Association»	3(21)	Le jeudi 3 octobre 1996
Douglas Archer, maire de Regina		
Transport 2000 Alberta	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
John Bakker, ancien président		
Transport 2000 Atlantique	3(24)	Le jeudi 10 octobre 1996
John Pearce, président Marcus Garvet, vice-président		
Transport 2000 Canada	4(45)	Le mardi 3 décembre 1996
David W. Glastonbury, président		
Transport 2000 Colombie-Britannique	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
Robert H. Tivy, secrétaire		
Transport 2000 Québec	3(27)	Le mercredi 23 octobre 1996
Luc Côté, président Richard Beaulieu, directeur, Recherche		
Travailleurs unis des transports	3(27)	Le mercredi 23 octobre 1996
Robert Michaud, représentant syndical		
Traverse de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	3(26)	Le mardi 22 octobre 1996
Richard Michaud, directeur général		
«Vector Construction Ltd.»	4(41)	Le mardi 26 novembre 1996
David Whitmore, vice-président et directeur national des ventes		
Vélo Québec	4(40)	Le mardi 26 novembre 1996
Michel Labrecque, président exécutif		

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
------------------------------	--------------------	------

ISIS Canada (Le Réseau canadien de centres d'excellence sur les innovations en structures avec systèmes de détection intégrés)

Sami H. Rizkalla, président
Chris Lorenc, directeur général
Sandra Martel, directrice du développement et de l'application

Ministère de l'Industrie (Canada)

L'hon. John Manley, ministre de l'Industrie et ministre responsable de la Commission canadienne du tourisme

Ministère des Finances (Canada)

Hon. Paul Martin, Ministre des Finances

Ministère des Transports (Canada)

Hon. David Anderson, Ministre des transports
Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination
David Stambrook, chef d'équipe, Projet spécial d'infrastructure

M.R.C. Témiscouata

Emilien Beaulieu, président
France Dionne, députée (Kamouraska—Témiscouata)
Paulette Griffin, maire de Cabano
Jean-Guy Lachance, maire de Dégelis

«Newcourt Credit Group»

Gordon M. Thompson, vice-président et directeur
«Newcourt Capital Inc.»
Warren A. Thomson, vice-président et directeur
«Newcourt Capital Inc.»

«Northerners Inc.»

Judy Skidmore, présidente
Julie Ingo, planificatrice

«North of Superior Travel Association»

Bill French, président
Bruce Hole, gérant

«Nova Scotia Road Builders Association»

Jack Eisner, président
Malcolm G. Williams, directeur général

«Ontario Motor Coach Association»

Brian Crow, président

«Ontario Trucking Association»

David Bradley, président

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
Fraternité des préposés à l'entretien des voies G.D. Housch, vice-président	4(35)	Le jeudi 7 novembre 1996
«Gateway North International» Gordon MacMichael, vice-président, Expansion des marchés	3(21)	Le jeudi 3 octobre 1996
Groupe S.M. Gérard Laganière, vice-président	4(49)	Le mercredi 22 janvier 1997
Gouvernement de l'Alberta Hon. Robert (Butch) Fischer, ministre des Transports et des Services Tom Brown, directeur général, Politique et Coordination Jordan Cleland, adjoint exécutif au ministre	4(35)	Le jeudi 7 novembre 1996
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse Hon. Don R. Downe, ministre des Transports et des Travaux publics	4(36)	Le mardi 19 novembre 1996
Gouvernement de l'Ontario Hon. Al Palladini, ministre des Transports Tim Hudak, député (Niagara-Sud)	3(23)	Le lundi 7 octobre 1996
Gouvernement du Manitoba Hon. Glen Findlay, ministre de la Voirie et des Transports Andrew Horosko, sous-ministre Don Norquay, sous-ministre adjoint, Services de développement du transport et de la politique	3(21)	Le jeudi 3 octobre 1996
«Great Canadian Railtour Company Ltd.» Peter Armstrong, président et directeur général	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
«Greater Vancouver Gateway Council» Norman Stark, président Keith McPherson, secrétaire du conseil d'administration Christine Sargent, secrétaire	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996
«Hampros Canada Inc.» Liam Rafferty, directeur adjoint et chef de projet Finances Harry Swain, directeur	4(41)	Le mardi 26 novembre 1996
«Hospitality Newfoundland and Labrador» Cathy Duke, directrice générale	4(49)	Le mercredi 22 janvier 1997
	4(40)	Le mardi 26 novembre 1996

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
« <i>Canadian Highways International Corporation</i> » John M. Beck, président Mitch Patten, vice-président, communications et affaires publiques	4(39) 4(49)	Le jeudi 21 novembre 1996 Le mercredi 22 janvier 1997
« <i>Canadians for Responsible and Safe Highways</i> » Bob Evans, directeur général	4(39)	Le jeudi 21 novembre 1996
Canadien Pacifique Dennis Apedaile, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales	3(21)	Le jeudi 3 octobre 1996
Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada John Redfern, président Jim Facette, président-secrétaire	3(27) 4(49)	Le mercredi 23 octobre 1996 Le mercredi 22 janvier 1997
Commission canadienne du blé Gordon P. Machef, commissaire Tamy Reynolds, conseillère, Politiques internes	4(35)	Le jeudi 7 novembre 1996
Commission des transports des provinces de l'Atlantique Peter A. Vuillermot, directeur général	3(24)	Le jeudi 10 octobre 1996
Conseil canadien des sociétés publiques-privées Terry L. Stephen, président	4(36)	Le mardi 19 novembre 1996
Conseil du Trésor du Canada L'hon. Marcel Massé, président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'infrastructure	4(48)	Le mardi 10 décembre 1996
Conseil infrastructure du Manitoba Chris Lorenco, directeur général	3(21)	Le jeudi 3 octobre 1996
Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup Bruno Gagnon, directeur général	3(26)	Le mardi 22 octobre 1996
District régional de Vancouver Bob Bose, vice-président, « <i>Cascadia Transportation and Trade Force</i> » John Northey, président, Comité de planification stratégique Bruce Agnew, directeur du Projet Canada, «Discovery Institute» John Hoberlin, maire de Blaine, Etat de Washington, E.-U.	3(20)	Le mercredi 2 octobre 1996

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
------------------------------	-----------------------	------

Association canadienne pour la santé, l'éducation physique, le loisir et la danse
Suzanne Cousineau, directrice générale

Association des chemins de fer du Canada

Robert Ballantyne, président

Roger Cameron, gérant général, Affaires publiques

Association des constructeurs de routes de l'Ontario

Robert Bradford, directeur général

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

Normand Pomerleau, président

René Brassard, directeur exécutif

Association des municipalités rurales de la Saskatchewan

Ron Cleim directeur

Patty Smith, gérante, Agriculture et Communications

Association des transports du Canada

Louise Pelletier, directrice générale

John Pearson, consultant

Association du transport aérien du Canada

John W. Crichton, président et directeur général

Howard P. Goldberg, vice-président et secrétaire

«Better Roads Coalition» (Ontario)

Nick Ferris, vice-président

Harold Gilbert, président

«British Columbia Automobile Association»

John Râtel, directeur, Affaires gouvernementales

«British Columbia Ferry Corporation»

Julie Barrios, vice-présidente, Ressources humaines

Peter Mills, trésorier

«British Columbia Road Builders and Heavy Construction Association»

Anthony Toth, président

«Bruno's Contracting»

Silvio Di Gregorio, secrétaire-trésorier

Bureau du vérificateur général du Canada

David Rattray, vérificateur général adjoint

Hugh McRoberts, directeur des vérifications

4(49) Le mercredi 22 janvier 1997

3(22) Le vendredi 4 octobre 1996

3(20) Le mercredi 2 octobre 1996

3(20) Le mercredi 2 octobre 1996

3(20) Le mercredi 2 octobre 1996

4(35) Le jeudi 7 novembre 1996

4(39) Le jeudi 21 novembre 1996

4(49) Le mercredi 22 janvier 1997

4(37) Le mardi 19 novembre 1996

3(21) Le jeudi 3 octobre 1996

3(26) Le mardi 22 octobre 1996

4(36) Le mardi 19 novembre 1996

4(36) Le mardi 19 novembre 1996

4(37) Le mardi 19 novembre 1996

ANNEXE II

Liste de témoins

Associations et particuliers	Fascicule (séance)	Date
------------------------------	-----------------------	------

Agence de promotion économique du Canada atlantique 4(37) Le mardi 19 novembre 1996

Peter Estey, vice-président, Programmation et développement

Air Canada 3(27) Le mercredi 23 octobre 1996

Christiane Brisson, directrice générale, participation du personnel

Jacques Paré, chef de service, Affaires internationales et de l'industrie

«Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association» 3(20) Le mercredi 2 octobre 1996

Barrie McPhalen, président

Association canadienne de la construction 4(40) Le mardi 26 novembre 1996

Leo McArthur, membre du conseil d'administration et président de «Roadbuilders and Heavy

Construction Council»

Jim Facette, agent du personnel

Michael Atkinson, président

Michelle Landreville, directrice des affaires publiques

Association canadienne des automobilistes 4(36) Le mardi 19 novembre 1996

Brian Hunt, président

Richard Godding, vice-président des affaires internes et publiques

David Leonhardt, gérant, Relations publiques et gouvernementales

Association canadienne des 3(22) Le vendredi 4 octobre 1996

automobilistes — Section nord et est

Greg Fayrik, vice-président, Opérations

Wayne Salatino, gérant, Questions relatives au parc automobile

Association canadienne des banquiers 4(49) Le mercredi 22 janvier 1997

Moya Greene, administratrice déléguée, Groupe

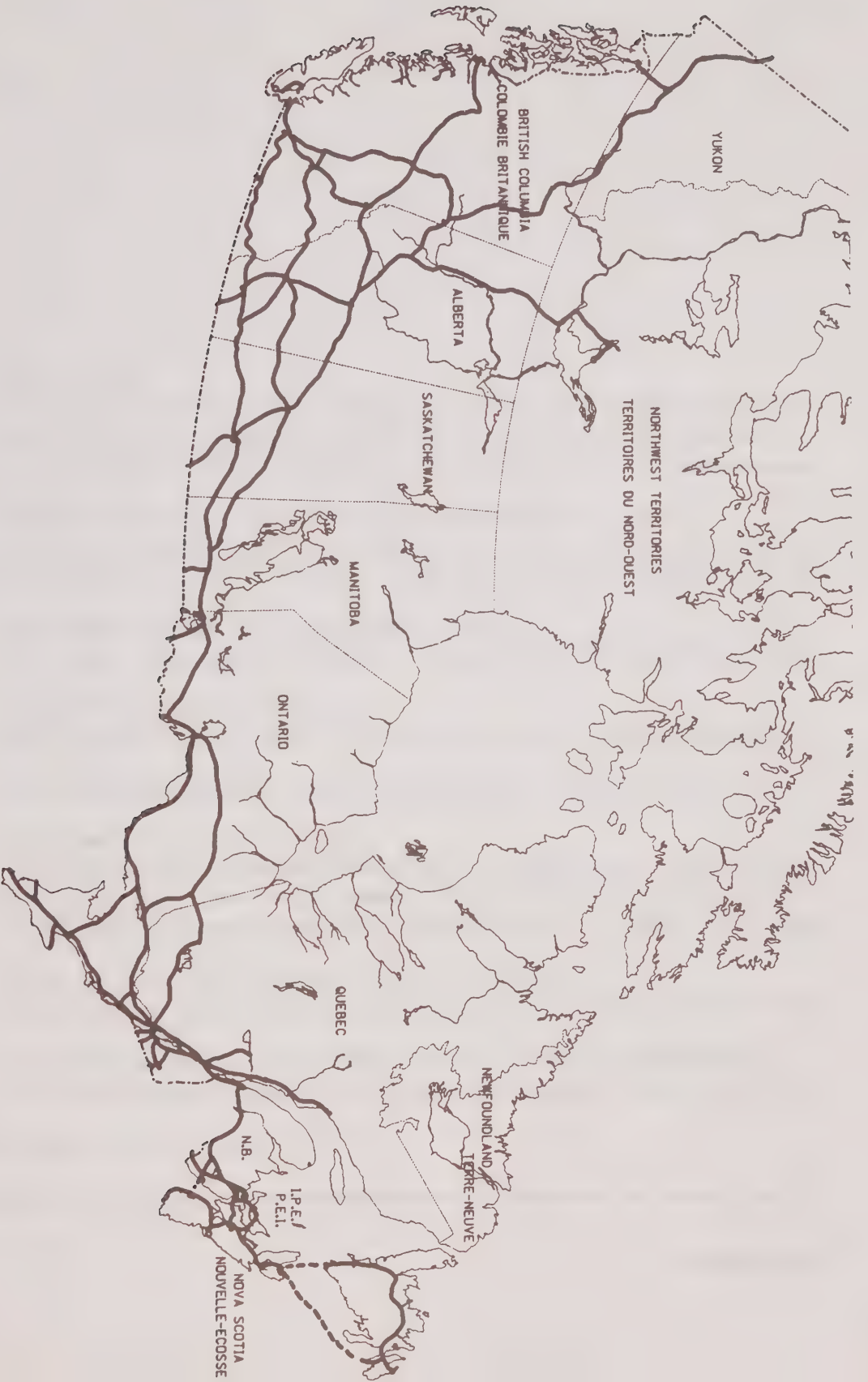
gouvernements et projets d'infrastructure

Banque Toronto-Dominion

Association canadienne du camionnage 4(40) Le mardi 26 novembre 1996

Laura Kilgour, directrice, Service aux membres

Gilles J. Bélanger, Président



Les questions suivantes seront examinées :

1. Le gouvernement devrait-il continuer de financer les infrastructures routières de la façon habituelle, à partir de ses recettes, ou est-ce l'utilisateur qui devrait payer?
2. L'utilisation d'une part de la taxe fédérale/provinciale sur l'essence est-elle la solution au financement d'un programme routier national de dix ans?
3. Vu son allergie à toute nouvelle taxe, l'utilisateur serait-il prêt à accepter une nouvelle taxe sur l'essence si ces recettes étaient destinées aux routes et placées dans un fonds national pour les routes qui serait géré conjointement par le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires?
4. Les partenariats État-secteur privé sont-ils une formule de financement viable?
5. Dans quelle mesure les péages à partenariat État-secteur privé permettront-ils de financer les infrastructures routières?
6. Le modèle britannique (conception—construction—financement—exploitation) avec «péage fantôme» peut-il être adapté au Canada?
7. Quels sont les mécanismes, règles et procédures que les gouvernements fédéral et provinciaux devraient mettre en place en vue de l'application équitable des partenariats État-secteur privé à l'ensemble du réseau routier canadien?
8. Comment les partenariats État-secteur privé peuvent-ils encourager la recherche et le développement de nouvelles technologies routières et en assurer l'application la plus économique possible à la réparation, à l'entretien et à l'exploitation de notre réseau routier?

d'espace. De fait, cela a découragé des projets de péages destinés à financer les routes. Depuis quelques années, il y a eu des progrès technologiques considérables dans la perception, grâce à l'information et au péage par «carte intelligente». Ce système est utilisé sur diverses voies payantes privées qui ont été ajoutées à la route 91 dans l'État de Californie.

Le partenaire privé utilise le système révolutionnaire du «tarif-encombrement» qui fait que le trafic roule à la vitesse constante de 50 km/h. Plus le trafic est dense sur les voies rapides, plus le tarif est élevé, de 2,50 \$ à l'heure de pointe, à 0,25 \$ aux heures creuses. Un ordinateur calcule le tarif à partir de l'espace libre sur la route, et affiche le tarif sur des panneaux électroniques à l'entrée des voies rapides. Les conducteurs décident s'il vaut la peine de changer de voie. Seules les voitures équipées sur leur pare-brise d'un transpondeur de la taille d'une calculatrice peuvent utiliser les voies. Les transpondeurs contiennent un compte électronique prépayé qui est débité automatiquement quand les véhicules franchissent sans s'arrêter les postes de péage automatisés.

Enfin, il a été noté que les États-Unis ont adopté une politique permettant d'accroître l'utilisation civile et commerciale du *Global Positioning System* (GPS) (système de positionnement universel). Cela permettra aux camionneurs, aux pilotes et aux marins d'établir leur position à quelques mètres près, à l'aide d'un réseau de satellites en orbite. L'administration routière des États-Unis compte avoir recours au GPS dans son programme d'infrastructures de transports intelligentes. On veut ainsi promouvoir l'utilisation de la technologie afin de gérer le trafic d'usagers et de marchandises sur les routes du pays. Ce programme devrait permettre de rendre les routes plus sûres, plus performantes, plus fiables et plus écologiques, sans qu'il soit nécessaire de modifier les infrastructures routières. Il devrait également permettre d'accroître la capacité des routes existantes à un coût beaucoup moindre que ce qu'il en coûte pour construire de nouvelles routes. Enfin, ce programme permettrait d'appliquer de façon plus économique divers règlements et programmes gouvernementaux.

CONCLUSION

De nombreuses questions ont été soulevées dans ce document, qui demandent une étude plus poussée. Il est prévu d'organiser une table ronde avec divers intervenants à Ottawa le 22 janvier prochain, afin d'examiner ces questions et de discuter plus particulièrement du rôle du partenariat État-secteur privé dans le financement des routes.

de poussière et de pollution, et moins de déchets de béton. En outre, il perturbe moins la circulation. Le potentiel d'exportation est grand, en particulier aux États-Unis, parce que nous sommes à la fine pointe de cette technologie nouvelle et qu'elle est applicable également aux climats chauds, où le sel de mer a le même effet corrosif.

Un autre exemple de technique nouvelle pour l'infrastructure routière a été présentée par ISIS Canada, réseau canadien de centres d'excellence en analyse intelligente pour les structures nouvelles, établi en vertu du Programme du réseau des centres d'excellence. On propose d'utiliser des matériaux composites modernes pour conserver et renforcer des structures comme les ponts routiers. On a recours à des époxy renforcés de fibres de carbone ou de verre et compactés pour produire une barre semblable à une barre d'acier mais insensible à la corrosion et dont la résistance est dix fois supérieure. On les façonne également en feuilles minces dont on peut recouvrir le tablier des ponts ou entourer les colonnes pour la moitié du coût de la réfection classique, en doublant la force du pont et en prolongeant sensiblement sa vie utile. Ce procédé est lui aussi respectueux de l'environnement.

ISIS Canada participe également à la mise au point et à l'utilisation de la détection intelligente par fibres optiques. Le pont est relié par détecteurs à fibres optiques à un ordinateur, ce qui permet à un ingénieur de «communiquer» à distance avec le pont afin de savoir ce qui arrive sous divers vents et dans des conditions de charge diverses, et s'il y a détérioration. Cela évite d'avoir à inspecter le pont continuellement et permet de régler rapidement les problèmes.

Ces deux techniques sont éprouvées, faciles à utiliser et économiques. De plus, elles offrent un potentiel considérable pour l'exportation, le Canada étant le chef de file dans le domaine.

Comme nous l'avons dit, 790 des 3 354 ponts du réseau routier national ont besoin de travaux majeurs de solidification et de réfection. Il est évident pour le Comité que l'application de ces techniques nouvelles au renouvellement de notre infrastructure routière permettrait des économies considérables et prolongerait la longévité des structures. Il convient de les encourager jusqu'à ce qu'elles deviennent pratique courante, donnant ainsi au Canada l'occasion de les faire connaître aux autres pays, ce qui ouvrira de nouveaux créneaux d'exportation qui stimuleront la croissance et créeront des emplois. La question à examiner est de savoir quelle serait la meilleure façon d'y parvenir. Une part des fonds consacrés aux routes doit-elle être destinée à la recherche et développement à l'appui de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du RRN ? Doit-on prévoir un mécanisme de collaboration fédérale-provinciale-territoriale pour financer et coordonner ces projets de recherche ?

On a parlé de péage électronique ou télépéage. La méthode de perception manuelle, la forme classique de péage, est coûteuse, ralentit la circulation et demande beaucoup

Voici ce que le ministre des Finances a déclaré au Comité :

Ce qui est clair, c'est que la vieille façon de faire les choses ne marche plus. La vieille solution de taxer pour dépenser est dépassée. L'avenir est aux solutions innovatrices, comme les partenariats Etat-secteur privé. Les seules limites, ce sont celles de notre imagination. Aussi, en ce qui me concerne, nous sommes ouverts à tout, c'est ce qui explique mon enthousiasme. Je crois que votre Comité est en train de faire oeuvre de pionnier [. . .]

Le président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'infrastructure a tenu des propos semblables devant le Comité :

Les partenariats Etat-secteur privé sont une façon d'assurer des services qui ne pourra qu'évoluer. Les contraintes budgétaires rendent nécessaires la coopération et les solutions innovatrices. C'est un défi que nous devons accepter de relever. C'est une formule qui offre plein de possibilités pour le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure routière. Tous les gouvernements devraient en explorer les possibilités.

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ROUTIÈRES

Bien que le financement soit l'élément le plus important dans l'application d'un programme routier national, il y a un autre aspect qui mérite examen, c'est le rôle des nouvelles technologies. Plusieurs témoins ont signalé les avantages économiques éventuels de la mise au point et de l'utilisation de nouvelles technologies pour l'amélioration, l'entretien et l'exploitation des infrastructures routières. Un exemple qui a été présenté au Comité est le procédé développé par *Vector Construction Ltd.* pour retirer le sel du béton des structures contaminées comme les ponts routiers.

Essentiellement, la détérioration des ponts en béton est due à l'effet des abrasifs routiers. Le sel dissous pénètre dans le béton jusqu'à la profondeur de l'acier d'armature, et le corrode. La méthode de réfection classique consiste à enlever le béton attaqué et à en appliquer du nouveau. Ce n'est pas une solution durable parce que le pont se détériore à d'autres endroits, de sorte que le rapiéçage est toujours à recommencer.

La nouvelle technique est un procédé électrochimique qui retire du béton l'ion chlore, responsable de l'action corrosive du sel. Cela se fait en recouvrant temporairement la structure de grillage entre deux couches de feutre synthétique et en branchant le grillage à une source électrique de faible tension. On retire le grillage une fois que la concentration du chlore a été réduite au point de ne plus poser de problème.

Le coût de l'opération est sensiblement inférieur aux réparations classiques par écaillage et rapiéçage. En outre, ce procédé est plus écologique parce qu'il produit moins

Le risque qu'assume le gouvernement est celui de fournir un revenu constant, proportionnel au volume de trafic (comptage électronique) sur la route. Il devra faire l'objet d'un engagement irrévocable pour toute la durée du contrat et devra donc figurer dans les prévisions du gouvernement. Cependant, cela ne veut pas dire que le gouvernement est seulement un bailleur de fonds; il doit et il peut maintenir son rôle d'arbitre de l'intérêt public. Il peut aussi fixer des conditions de sécurité, des règles, des pénalités pour non-respect des clauses. En outre, il peut plafonner les paiements avant la fin de la concession si la demande dépasse les attentes au point où le partenaire privé a obtenu son plein rendement dans le projet.

Quel que soit le modèle, il faut absolument un partage approprié du risque. Pour la réussite du partenariat, il est essentiel de chiffrer le risque transféré au secteur privé. Nous l'avons déjà dit, la Grande-Bretagne a établi un modèle permettant la comparaison avec l'État. Comme les partenariats État-secteur privé sont relativement nouveaux au Canada, les gouvernements n'ont pas établi de formule uniforme ou précise pour calculer le montant du risque. Si on veut financer de cette manière les infrastructures routières partout au Canada, le gouvernement fédéral et les provinces devront voir à établir de concert une mesure du risque qui soit valable et uniforme. En outre, les organismes gouvernementaux devraient faire appel à un vérificateur de l'extérieur, peut-être un vérificateur général, pour garantir la transparence et la crédibilité du processus.

Au Canada, à l'heure actuelle, il n'y pas de mécanisme uniforme de partenariat province-secteur privé, pas plus qu'il n'y a de norme ou procédure nationale. Il faut créer un environnement dans lequel les partenariats État-secteur privé peuvent être efficaces et profitables partout au pays. Il reste à établir comment le gouvernement fédéral et les provinces devraient s'y prendre et quel mécanisme instaurer.

Il semble y avoir de plus en plus d'intérêt pour cette forme de partenariats au Canada. Cependant, ceux-ci sont mal compris et mal définis dans notre contexte, et leur application a été limitée. À cet égard, il faut débattre d'avantage de la façon de structurer le partenariat État-secteur privé pour que son application à nos infrastructures routières donne véritablement lieu à des routes de qualité en moins de temps, à moindre coût et à moindre risque pour le contribuable.

Depuis 1991, 1,5 milliard de dollars d'ouvrages routiers ont été réalisés au Royaume-Uni suivant le modèle décrit ci-dessus. En valeur totale actualisée, les soumissions du secteur privé sont inférieures de 17 p. 100 aux coûts du secteur public.

(3) UNE FORMULE CANADIENNE DE PARTENARIAT ÉTAT-SECTEUR PRIVÉ

Le modèle britannique de conception, construction, financement et exploitation avec «péage fantôme» est très intéressant comme solution de financement face au besoin pressant de refaire notre infrastructure routière. Ici, comme en Grande-Bretagne, on résiste à imposer des péages réels sur les routes que le contribuable a déjà payées. Certes, les péages réels pourraient être utilisés en zones urbaines où le trafic et la densité de population sont suffisants, et où les conducteurs ont le choix d'une autre route. Toutefois, l'application de cette option fait problème lorsque le trafic et la densité de population sont faibles. En pareil cas, une autre option à examiner est le recours au «péage fantôme», ce qui implique la signature de contrats pour des périodes de 25 à 35 ans, après quoi les routes redeviendraient la propriété de l'État.

Avec ce mode de financement, les risques de la conception et de la construction sont assumés par la partie privée. Cependant, le gouvernement, même s'il ne participe pas directement à ces étapes, prescrit des objectifs de rendement et des normes de qualité, qui sont cependant assez souples pour permettre au partenaire d'appliquer en matière de conception et de construction des nouveautés et des solutions d'efficacité qui lui permettront de réduire les coûts et de livrer le produit à temps. Ainsi, le partenaire privé pourra construire la route beaucoup plus vite et à moindre coût que de la façon classique.

Les risques du financement du projet seraient transférés au secteur privé et aucun fonds public ne serait versé au projet avant la fin des travaux et la mise en service de la route, ce qui éliminerait la nécessité de trouver le capital pour financer le projet à partir du début. L'État n'achète pas un actif, il rétribue son rendement. Les gouvernements peuvent emprunter à moindre taux que le secteur privé, mais l'avantage des versements étalés sur une longue période par rapport à un emprunt ponctuel compense plus qu'amplément le coût supérieur du financement privé. Il s'agit d'un avantage important pour le gouvernement et une forte incitation à recourir au modèle britannique. En outre, en finançant au moyen d'un plan de revenu à long terme, cela donne au gouvernement une plus grande marge de manœuvre pour ce qui est de lancer plusieurs projets qui peuvent être terminés rapidement, comparativement à ce qu'il lui serait possible de faire s'il devait les financer dès le départ.

Comme le secteur privé assume également le risque de l'entretien et de l'exploitation de la route, il cherchera à la construire le mieux possible au départ, afin de réduire les coûts d'entretien durant sa vie utile. On obtient donc une qualité supérieure et à moindre coût que par la construction par l'État.

Le meilleur exemple, a-t-on souligné, d'un partenariat Etat-secteur privé pourrait être le chantier de la route 104 en Nouvelle-Ecosse. Ce modèle pourrait certainement être repris ailleurs.

À cet égard, il est intéressant de connaître l'expérience britannique en ce qui concerne le financement de la remise en état du réseau routier. En 1992, le ministre des Transports de ce pays a annoncé que les entreprises du secteur privé seraient appelées à soumissionner pour la conception, la construction, le financement et l'exploitation de projets visant à améliorer et à étendre le réseau routier existant, contre le versement de redevances liées à l'utilisation des routes. Pour chaque contrat ou franchise consenti, le gouvernement verse au détenteur de la concession un «péage fantôme» établi en fonction du nombre de véhicules qui utilisent la route pendant la durée de la concession. Le gouvernement a décidé de ne pas autoriser la perception de péages sur les routes existantes; il semble que cette décision repose surtout sur des raisons politiques.

Un organisme (*Highway Agency*) a donc été créé pour évaluer les soumissions du secteur privé et pour surveiller la réalisation des projets. Pour qu'un contrat soit approuvé, on doit avoir la preuve que la dépense sera rentable et que le secteur privé assumera une partie non négligeable du risque. À cette fin, l'agence établit un comparateur du secteur public. Le comparateur est constitué du montant que représenterait (en valeur actualisée) le projet pendant toute sa durée, si c'était l'agence qui le réalisait en appliquant les méthodes gouvernementales habituelles de financement et d'acquisition. Ce montant inclurait le coût en capital, les coûts d'exploitation et d'entretien, ainsi que le coût de tous les risques associés au projet tels que définis et évalués. Les risques en question concernent la conception et la construction (défaut de satisfaire à certaines exigences du cahier des charges, dépassement des coûts et retards), le trafic (le volume de circulation peut ne pas correspondre aux prévisions), l'entretien et l'exploitation (dépassement des coûts prévus) et le financement (taux d'intérêt et assurances plus élevés que prévu). Cette évaluation du risque n'est pas facile mais elle est absolument essentielle pour que l'on puisse analyser la rentabilité des propositions.

Dans l'autre plateau de la balance se trouvent les «péages fantômes» que le gouvernement devrait verser au secteur privé pendant la durée de vie du projet. Ce montant est calculé en fonction du volume de trafic prévu. Une comparaison est alors faite entre le comparateur, c'est-à-dire ce que le secteur public dépenserait pour le projet, et l'exécution par le secteur privé d'après la valeur actualisée des versements du «péage fantôme». Si — et tout repose là-dessus — l'analyse montre que le transfert du risque du secteur public au secteur privé représente la solution optimale, de sorte que l'argent sera dépensé de manière rentable, l'approbation est donnée. Il faut ajouter que la robustesse financière de la soumission et le respect dont elle fait preuve à l'égard des normes techniques de base sont également pris en compte dans l'attribution des contrats routiers en partenariat Etat-secteur privé.

plans, les économies d'échelle et la centralisation des tâches administratives. Certains affirment cependant que l'Ontario n'y a pas vraiment gagné parce que les risques pris par le gouvernement dépassent de loin ceux que le secteur privé a assumés.

Contrairement à la route 407, la route 104 (45 km) est financée conjointement par la province de Nouvelle-Écosse et le secteur privé selon les termes d'un contrat de conception, construction, financement et exploitation» signé avec la société *Atlantic Highways Corporation Incorporated*. Cette route à péage électronique de 13 millions de dollars est financée à hauteur de 55 millions par le Programme d'améliorations routières stratégiques (PARS) et une entente fédérale-provinciale, le reste provenant d'obligations sur les revenus de péage souscrites par le *Newcourt Credit Group*. Le service de la dette et les dépenses d'exploitation, d'entretien et de réfection seront financés exclusivement à partir des péages. La *Atlantic Highways Corporation Incorporated* bénéficie d'une concession de trente ans, après quoi la route reviendra à la province, et elle assume seule tous les risques afférents à la construction et une partie des risques associés au financement, au trafic et aux produits d'exploitation.

Pour sa part, la Nouvelle-Écosse a adopté une loi forçant les camions lourds à utiliser la nouvelle route et prévoyant les paiements que le gouvernement devra verser à l'exploitant privé si le taux de pénétration minimum de 92 p. 100 n'est pas atteint. De plus, il y aura un écart obligatoire d'au moins 30 km/h entre les limites de vitesse imposées sur les deux routes (la nouvelle route à péage et la vieille route). La loi prévoit en outre l'établissement de péages d'un montant fixe et un mécanisme d'ajustement. D'après les témoignages entendus, cet arrangement permettra d'avancer considérablement la date d'achèvement des travaux et fera économiser quelque 20 millions de dollars aux contribuables. La formule retenue pour la route 104 se rapproche davantage du véritable partenariat État-secteur privé que celle de la 407, car les risques sont mieux partagés. Il importe cependant de noter que ce projet ne se serait pas concrétisé sans l'apport de capital initial par le secteur public, le trafic quotidien prévu de 6 000 véhicules (4 500 voitures et 1 500 camions) ne pouvant pas apporter à l'entrepreneur des recettes de péage suffisantes pour lui permettre d'assumer le financement intégral du projet.

Certains témoins se sont interrogés sur le recours à des partenariats État-secteur privé reposant exclusivement sur les recettes de péage comme mécanisme de financement d'un programme routier national. Tout d'abord, sur le plan politique, il serait difficile d'imposer des redevances pour financer une infrastructure routière qui, aux yeux du contribuable, a déjà été payée. On y verrait une double perception. De plus, certains estiment que les partenariats État-secteur privé ne seraient rentables que sur les portions du réseau où le trafic est dense et la population nombreuse. Toutefois, pour être exact, il faut souligner qu'il a été majoritairement reconnu que les péages pourraient constituer une solution là où de nouvelles routes sont nécessaires, si toutes les recettes du péage sont consacrées sans équivoque à la nouvelle route et qu'il existe une autre route gratuite.

tous les ministères des Finances sont contre le principe des taxes et du fonds spécial. Les gouvernements doivent avoir toute latitude d'affecter des recettes fiscales pour remplir leurs responsabilités, se fixer des priorités et assurer la prestation des programmes. Les taxes spéciales empêchent les pouvoirs publics de réviser leurs activités en fonction de nouvelles priorités et entravent la redistribution juste et raisonnable des recettes fiscales pour répondre aux besoins de tous les Canadiens.

(2) LES PARTENARIATS ÉTAT-SECTEUR PRIVÉ

Un certain nombre de témoins ont admis que le contexte actuel — austerité financière, déficit public et réduction de la dette —, la forte résistance du public aux taxes et la concurrence pour l'obtention de fonds publics à dépenser — forçait tous les gouvernements à chercher des moyens novateurs pour réaliser leurs programmes et créer les infrastructures publiques. Une méthode retient de plus en plus l'intérêt, à savoir la participation du secteur privé par le biais de partenariats avec l'État. Il existe plusieurs variations sur ce thème, depuis l'attribution de marchés pour la prestation de services habituellement assurés par l'État, jusqu'au transfert intégral (propriété et exploitation) au secteur privé. Les domaines clés où le secteur privé peut jouer un rôle dans la réalisation de travaux d'infrastructure publics sont le financement, la conception, la construction, la perception des recettes et la gestion de l'entretien, l'exploitation et l'entretien, de même que l'aménagement immobilier et les concessions. Les opérations envisagées doivent disposer d'une source de revenu qui leur est propre, être adaptables à une formule de paiement par l'utilisateur, faire l'objet d'une demande concentrée ou prévisible, offrir des occasions d'innovation et présenter des exigences d'entretien à long terme. Parmi les principaux avantages de cette formule pour les pouvoirs publics, mentionnons une réduction des dépenses publiques initiales (financement hors bilan), une baisse des coûts et des risques, une plus grande efficacité, l'amélioration de la qualité des services, l'accélération des travaux et le développement d'une industrie nouvelle qui pourrait devenir exportable. Ce type d'entreprise mixte n'est pas courant au Canada, mais commence à être sérieusement envisagé comme solution au financement des infrastructures routières, comme en témoignent la route 407 en Ontario et la route 104 en Nouvelle-Écosse.

La route 407 (69 km) est une route à péage électronique construite dans le contexte d'un projet d'association entre le secteur public et le secteur privé mettant en jeu 1 milliard de dollars. Le gouvernement de l'Ontario a conclu un contrat de conception-construction avec une société privée, la *Canadian Highways International Corporation*. La province est propriétaire de l'ouvrage, touche la totalité des droits de péage et assume tous les risques associés au financement (parce qu'elle peut le faire à moindre coût que le secteur privé), au trafic et aux produits d'exploitation. Cet arrangement a permis d'accélérer grandement la construction de la route 407 et d'épargner environ 300 millions de dollars grâce à l'analyse des coûts et aux économies réalisées lors de l'exécution par la normalisation des

placées dans un fonds d'affectation spéciale comparable au *US Highway Trust Fund*. Elles totaliseraient environ 1 milliard de dollars par année et suffiraient à financer un programme routier national de dix ans. Les montants de ce fonds seraient répartis entre les provinces et les territoires en fonction d'une formule de partage des coûts équitable et raisonnable, tenant compte des besoins de toutes les régions. On a souligné que des sondages récents permettent de croire que le public serait assez fortement favorable à cette formule.

Certains témoins tiennent absolument à ce que le fonds d'affectation spéciale soit alimenté à même le produit des taxes courantes. D'autres en revanche accepteraient que l'on impose une nouvelle taxe à affectation spéciale sur l'essence, estimant que le public serait disposé à payer, disons, 0,02 \$ de plus le litre d'essence si ce montant était clairement réservé et si le fonds était protégé contre tout prélèvement pour financer d'autres programmes publics. Un témoin a souligné que, d'après un sondage effectué dans une province il y a quelques années, les gens seraient disposés à payer une nouvelle taxe à affectation spéciale ainsi conçue.

Se pose alors la question suivante : serait-il nécessaire de charger une entité spéciale de gérer le fonds et, dans l'affirmative, quel genre d'entité? Doit-on légiférer afin de créer une société d'Etat mixte fédérale-provinciale, une «Administration nationale des routes», par exemple, qui garantirait que l'argent est utilisé exclusivement pour les routes? Dans la négative, comment va-t-on coordonner le financement du programme et garantir aux usagers que les recettes tirées de la taxe spéciale seront effectivement consacrées aux routes?

Il importe de rappeler que l'idée de taxes spécialement affectées aux routes n'est pas nouvelle. En effet, dans les années 20, plusieurs provinces avaient institué des taxes sur l'essence et des fonds spéciaux pour les routes, mais tous ces dispositifs ont disparu avant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Et, en ce qui concerne la création éventuelle d'une nouvelle société d'Etat chargée d'administrer le fonds d'affectation spéciale, la Commission royale sur le transport des voyageurs, qui considérait le principe de l'utilisateur-payeur comme la solution idéale, avait recommandé que le Réseau routier national soit exploité et entretenu conjointement par les autorités territoriales et provinciales ou leurs administrations routières indépendantes, chaque secteur assumant le financement des activités à l'intérieur de ses frontières à partir de taxes sur l'essence ou d'autres droits.

Quoi qu'il en soit, cette solution est subordonnée à deux réalités fondamentales. Premièrement, les gouvernements ont très clairement laissé entendre que, en raison des impératifs des compressions budgétaires et de la gestion de la dette, les dépenses futures à consacrer au réseau routier devront forcément être prélevées sur les fonds alloués à d'autres programmes publics. De plus, au niveau fédéral comme au niveau provincial,

est un investissement vite récupéré qui génère des emplois, rend le pays plus productif et plus concurrentiel, permet de sauver des vies et de réduire le nombre de blessés, améliore l'environnement et renforce l'unité nationale.

Un réseau routier efficient et compétitif est un des fondements du dynamisme économique. Il a été démontré par a + b combien un réseau routier sûr et compétitif est important pour le commerce et le tourisme. Le Comité croit que le besoin et l'urgence ne font aucun doute et que d'autres discussions ou études seraient superflues. Il est convaincu que le temps est maintenant venu d'agir. Nous avons le choix entre nous lancer dans un programme de renouvellement de nos routes et retirer les avantages d'un Réseau routier national plus efficient et plus sûr ou attendre et regarder notre réseau routier se détériorer au point où sa réfection nous coûtera dans l'avenir les yeux de la tête. Ce qu'il faut, c'est que le gouvernement fédéral considère le Réseau routier national comme un système national d'importance stratégique pour le commerce international et interprovincial et le tourisme ainsi que le bon fonctionnement de l'union économique canadienne. Le Comité croit fermement que le gouvernement fédéral doit prendre les devants en créant, en collaboration avec les provinces et les territoires, un cadre propre à garantir que le Réseau routier national sera convenablement entretenu, restauré et amélioré.

Reste à savoir comment financer un programme routier national. Comme c'est là le grand défi auquel est confronté le Comité, il a tenu à explorer l'éventail le plus large possible d'options de financement du renouvellement de notre infrastructure routière.

LES MOYENS POSSIBLES DE FINANCER LE PROGRAMME

(1) UNE TAXE SPÉCIALE

Il existe essentiellement trois façons de financer des routes : soit le gouvernement s'en charge à même les recettes fiscales, soit les usagers les paient, par des taxes, des droits et des péages, soit on a recours à une combinaison de ces deux méthodes. La grande majorité des témoins entendus préfèrent la seconde solution et plus précisément la perception d'une taxe spéciale sur l'essence. Le gouvernement fédéral, ont-ils rappelé, recueille environ 5 milliards de dollars par année en taxes sur l'essence, mais il n'en investit que 5 p. 100 dans l'infrastructure routière. À leur avis, il faudrait affecter une plus grande part de ces recettes au réseau routier. Beaucoup d'intervenants appuient la proposition de l'Association canadienne des automobilistes selon laquelle le gouvernement fédéral devrait consacrer 20 p. 100 des recettes tirées de la taxe d'accise fédérale sur l'essence (elle est de 0,10 \$ le litre) et une part correspondante de la taxe sur le carburant diesel au financement d'un programme routier national, les provinces fournissant une contribution égale. Ces sommes seraient réservées au programme et

des travaux de reconstruction s'imposent au coût de 250 000 \$/km par voie. À l'heure actuelle, une part importante du budget routier est consacrée à l'exploitation; les immobilisations ont diminué radicalement depuis le milieu des années 60 tandis que l'âge moyen de nos routes est passé de 9 à 14 ans. Les retards continus accentuent ce «déficit caché» et font monter le prix final du renouvellement du Réseau.

Des témoins ont observé qu'avec l'ALÉNA, il était d'autant plus urgent de s'occuper des corridors nord-sud du RRN. Les États-Unis et le Mexique font de grands investissements stratégiques dans leur infrastructure routière. Voici ce qu'a déclaré le ministre du Commerce international :

Les corridors proposés par le gouvernement américain raccorderaient les grandes villes canadiennes aux centres industriels des États-Unis et du Mexique. Le gouvernement américain tiendra compte des infrastructures routières canadiennes dans le choix de ces corridors.

Il est clair que nous ne profiterons pas au maximum de l'ALÉNA si notre réseau routier n'est pas à la hauteur de celui de nos partenaires commerciaux. Le Canada doit absolument relever ce défi, car le commerce avec nos partenaires de l'ALÉNA représente déjà environ 80 p. 100 (370 milliards de dollars) de tout notre commerce et plus de 30 p. 100 de notre PIB et que le transport routier intervient pour au moins 40 p. 100 de ce commerce.

Ce qui n'a pas changé, c'est que les provinces sont toujours très favorables à un programme national d'amélioration des routes. À leurs conférences annuelles de 1995 et de 1996, les premiers ministres provinciaux «ont exhorté le gouvernement fédéral à négocier le plus vite possible avec les provinces et les territoires une politique routière nationale, le financement fédéral devant être trouvé à même les revenus existants.» Les provinces qui ont comparu ont réitéré cette position en ajoutant qu'elles étaient prêtes à partager les frais d'un programme routier national. Certaines estiment que la formule de partage des frais doit tenir compte des différences régionales et de la capacité financière des provinces.

Pour de nombreux témoins, il est essentiel que le gouvernement fédéral joue un rôle directeur dans l'élaboration d'un grand programme de remise en état du réseau routier. La méthode qui consiste à investir progressivement et à la pièce dans le cadre d'ententes fédérales-provinciales a fait son temps. La régionalisation de ces programmes a balkanisé le RRN dans la mesure où son confort, son efficacité, sa fiabilité et sa sécurité varient d'une province à l'autre. Le gouvernement fédéral doit reconnaître que le RRN a un caractère national, qu'il constitue une seule entité fonctionnelle et non pas un ensemble de tronçons. Il l'a fait pour la route transcanadienne et il devrait le faire à nouveau.

Certains témoins font remarquer que les travaux routiers ne constituent pas une dépense, mais un investissement qui procure des avantages nets substantiels. Un RRN

Le rapport du PSI note que les résultats déclarés de l'étude sur la PRN ne font pas la distinction entre les projets rentables et les projets non rentables. La PRN visait à conformer le Réseau routier national à des normes de conception et d'exploitation uniformes. Le coût de beaucoup des projets d'amélioration routière, notamment dans le cas des routes à faible circulation, ne pouvait donc pas être justifié par les rendements. Le rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada s'en inquiète et recommande que «les travaux de restauration et d'amélioration du réseau routier national soient entrepris sur la base d'une comparaison des coûts et des avantages des projets plutôt que par référence à des normes techniques uniformes.» Le PSI confirme les conclusions de la commission royale et laisse entendre qu'il y aurait pour environ 4 milliards de dollars de projets rentables sur le RRN et qu'une sélection plus stratégique des projets pourrait donner d'excellents résultats économiques.

Le rapport du PSI note également que l'investissement dans les routes publiques peut apporter une contribution majeure aux industries manufacturières. Selon le rapport, l'investissement d'un dollar de capital privé dans les infrastructures routières publiques donne lieu à un gain net de 3,14 \$. Autrement dit, le rendement du capital investi dans les routes publiques est de plus de 3 pour 1. Il en est ainsi surtout parce que l'investissement dans les routes publiques donne, par rapport aux industries manufacturières, un rendement plus élevé que le capital privé et dure plus longtemps (dépréciation plus lente).

NÉCESSITÉ D'UN PROGRAMME ROUTIER NATIONAL

La plupart des témoins se sont appuyés sur les constatations et les recommandations de l'étude sur la PRN et des études plus récentes de Transports Canada. À leur avis, la première étude demeure la pierre angulaire des travaux d'élaboration et de mise en oeuvre d'une politique routière nationale. Elle démontre incontestablement la nécessité et l'importance économique d'un réseau routier renové, sûr et efficace. Elle rallie une majorité d'opinions favorables à la réfection du RRN comme moyen de soutenir la concurrence mondiale.

Rien n'a changé depuis la fin de l'étude sinon que la nécessité et l'urgence sont encore plus marquées. On souligne que le RRN a continué de se détériorer au-delà des 38 p. 100 jugés inférieurs aux normes minimales en 1988. Plus les routes vieillissent, plus elles coûtent cher. Si elles ne sont pas réparées et entretenues en temps opportun, elles se détériorent rapidement jusqu'au jour où il faut entreprendre des travaux massifs et coûteux. On signale que les routes durent entre 15 et 30 ans et que, durant les 12 premières années, le scellement et le rapiéçage coûtent annuellement de 500 à 1 000 \$/km par voie. Après 12 ans environ, elles atteignent ce que les ingénieurs appellent «le stade de détérioration accélérée», où le renouvellement de l'infrastructure est nécessaire au coût de 80 000 \$/km par voie. Cela peut prolonger la vie utile du revêtement de 10 à 12 ans. Après 12 ans, on arrive au «stade du bris de revêtement», où

Enfin, l'étude recommandait la mise en place d'un mécanisme de financement et d'une formule de partage des coûts d'un PRN. Elle suggérerait au gouvernement fédéral de créer un fonds national pour les routes, d'un montant égal à ce que représenterait 0,02 \$ sur chaque litre de carburant consommé par l'ensemble des usagers de la route à l'échelle nationale. Une première tranche, soit 80 p. 100 du fonds, serait mise à la disposition des provinces et des territoires en proportion du pourcentage de carburant consommé par leurs usagers de la route et sous réserve d'une formule de partage des coûts entre le gouvernement fédéral (65 p. 100) et les provinces et territoires (35 p. 100). Quant à l'autre tranche de 20 p. 100, elle serait consacrée au financement des projets présentés par les provinces et territoires, une fois l'allocation de 80 p. 100 épuisée, conformément à une formule de partage des coûts entre le palier fédéral (90 p. 100) et les provinces et territoires (10 p. 100).

Cette étude a jeté les bases d'un remarquable consensus fédéral-provincial au sujet des routes qui constituent le réseau national, de leur état, de l'intervention nécessaire pour faire en sorte qu'elles respectent les normes minimales de rendement, du coût de cette intervention et des avantages en découlant. En revanche, aucun consensus n'a été établi sur la question essentielle du mode de financement du renouvellement du réseau.

LE PROJET SPÉCIAL D'INFRASTRUCTURES

En février 1995, le gouvernement fédéral a lancé le projet spécial d'infrastructures (PSI) pour a) établir un modèle économique du réseau routier national; b) évaluer les impacts micro-économiques de l'infrastructure routière; c) examiner et étendre l'analyse coûts-avantages aux investissements routiers; d) évaluer les modalités possibles de financement et d'administration de l'infrastructure routière. Plusieurs rapports ont été publiés sur le PSI à Transports Canada.

Bien que ces études ne contiennent aucune recommandation sur le réseau routier national, elles renforcent les conclusions de l'étude sur la Politique routière nationale (PRN) dont voici quelques données : comparé à la situation au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il y a au Canada douze fois plus d'immatriculations et dix fois plus de circulation sur les routes; environ 90 p. 100 de tous les transports de passagers interurbains se font par la route de même que 75 p. 100 des transports de fret (en valeur); le capital national en routes et en autoroutes n'a pas augmenté depuis le début des années 80; les infrastructures devront s'accroître au rythme de 1,3 milliard de dollars par an d'ici 2015 si on veut maintenir les conditions actuelles; et les dépenses routières en proportion du trafic sont tombées à la moitié de ce qu'elles étaient en 1965.

Par ailleurs, le PSI relève qu'une amélioration notable des routes permettrait aux expéditeurs et aux clients de faire des économies additionnelles par la restructuration de la logistique et de la production, ce qui représente jusqu'à 20 p. 100 en sus des économies réalisées au chapitre des frais de transport directs.

dont le coût devait être de 18 milliards de dollars, elle englobait la première option, ainsi que les travaux nécessaires pour compléter une route continue à quatre voies et à chaussées séparées s'étendant d'un bout à l'autre du Canada.

De plus, l'étude énumérerait les avantages d'un programme routier national, dont voici les principaux :

- le niveau d'emploi dans la construction et les secteurs connexes s'accroîtrait de 146 000 années-personnes (option un) ou de 205 000 années-personnes (option deux) sur les dix années du programme (sans compter la création de quelque 220 000 emplois à long terme dans des secteurs comme la fabrication et le tourisme);
- l'accessibilité des marchés serait meilleure, de même que la compétitivité commerciale de l'industrie canadienne dans les corridors est-ouest et nord-sud;
- les déplacements de touristes augmenteraient à l'intérieur du Canada;
- le coût de fonctionnement des véhicules baisserait de 360 millions de dollars par an;
- le temps consacré aux déplacements serait réduit de quelque 46 millions d'heures-personnes par an;
- le nombre actuel des victimes de la route (160) diminuerait de 4 p. 100, et les accidents causant des blessures corporelles baisseraient de 2 300 par année (on évalue à 20 milliards de dollars par année les préjudices économiques découlant des collisions routières; en moyenne, chaque dollar investi dans des améliorations axées sur la sécurité réduit le coût des accidents de 2,70 \$); et
- les retombées négatives à caractère social et environnemental seraient minimales, puisque les travaux se feraient principalement sur le parcours de routes déjà existantes.

L'étude comportait un examen de l'expérience d'autres pays au chapitre des routes. On a ainsi constaté que le Canada est l'un des rares pays du monde occidental à ne pas avoir de politique routière nationale. De plus, le niveau d'investissement du Canada dans la construction et l'entretien des infrastructures routières est parmi les plus bas des pays de l'OCDE. Dans le contexte du commerce nord-américain, les États-Unis ont toujours consacré environ six fois plus d'argent par kilomètre à leurs réseaux routiers inter-États que le Canada au sien.

gouvernement, soit par l'entremise de sociétés indépendantes ou des municipalités, est entièrement du ressort de la province». Par conséquent, tout financement fédéral d'un programme routier dans les provinces n'intervient qu'après des négociations et une entente avec chacune d'elles.

En 1987, le conseil d'administration de l'Association des transports du Canada (ATC) recommandait que les dix provinces et les deux administrations territoriales se joignent au gouvernement fédéral pour élaborer une politique visant la mise en place d'un «réseau routier national» (RRN). Plus tard la même année, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière convenait de soutenir financièrement une étude concernant la politique routière, laquelle a été lancée en 1988 et terminée en 1992.

L'étude, en quatre phases, a permis d'examiner en détail tous les aspects du dossier, notamment la délimitation du RRN, le rôle critique joué par celui-ci dans l'économie, les coûts à prévoir pour l'améliorer et l'entretenir et un mécanisme de financement coopératif durable, garantissant que le RRN sera construit et entretenu selon les normes appropriées.

Dans l'étude, le RRN est défini comme suit : tout axe qui permet le déplacement interprovincial des voyageurs et l'acheminement des marchandises en reliant, de manière aussi directe que possible, un grand centre démographique ou commercial d'une province à un autre grand centre démographique ou commercial de la même province; à un autre centre démographique ou commercial situé dans une province ou un territoire voisin; à un important poste frontalier américain ou à un autre mode de transport directement relié à la route (p. ex. un traversier).

Ces critères ont permis de délimiter un réseau national (voir le plan ci-joint) de 25 000 kilomètres, soit 3 317 kilomètres d'autoroutes, 2 733 kilomètres d'artères à voies multiples, 17 722 kilomètres de routes asphaltées à deux voies et 587 kilomètres de routes gravées à deux voies. Cet ensemble représente environ 3 p. 100 de notre réseau de 900 000 kilomètres.

Des normes minimales, uniformes à la grandeur du pays, ont été établies pour la conception, l'exploitation et l'entretien du réseau. Conformément à ces normes, on a constaté que 38 p. 100 du RRN n'étaient pas à la hauteur et que 790 des 3 354 ponts allaient devoir être sérieusement renforcés ou remis en état dans les cinq années suivantes.

L'étude proposait ensuite un choix entre deux évaluations des coûts. Une première option concernait un programme de dix ans qui, moyennant 13 milliards de dollars, permettrait de rectifier les défaillances constatées et d'améliorer, au besoin, les voies existantes de manière à ce qu'elles satisfassent à une norme allant de la route asphaltée à deux voies à la route à quatre voies à chaussées séparées. Quant à la seconde option,

grandes artères, constitue la base même de la voirie canadienne et supporte le gros du commerce et du tourisme interprovincial et international par route. Le ministre de l'Industrie, responsable du tourisme, s'est adressé au Comité en ces termes :

Le réseau routier remporte la palme pour ce qui est du nombre de touristes. Les Canadiens ont fait 76,4 millions de déplacements avec arrêt de nuit en 1994, 93 p. 100 d'entre eux par la route et 6 p. 100 par la voie des airs. Les Américains, pour leur part, ont fait au Canada 13 millions de voyages avec arrêt de nuit, 72 p. 100 en voiture et 21 p. 100 par avion. Ainsi, le tourisme américain et canadien est, pour une large part, ce qu'on pourrait appeler un marché sur pneus dont le succès dépend d'un bon accès par voie terrestre.

Pour citer en substance les paroles d'un de nos membres : il est grand temps que le Comité s'attache au mode de transport le plus essentiel et le plus utilisé de notre pays, celui que chacun d'entre nous emprunte d'une façon ou d'une autre chaque jour. Ajoutons ces mots d'un témoin : « Les routes sont le dernier morceau du puzzle des transports canadiens qui n'ait pas encore été correctement examiné ».

Le présent document contient des données de base sur les routes et traite des principaux problèmes abordés jusqu'ici. Il servira d'impulsion à l'approfondissement des grandes questions à résoudre pour permettre la reconstruction et l'entretien de notre système routier. Toutefois, il ne s'agit là, bien entendu, que de l'un des aspects importants de l'étude sur le transport, le commerce et le tourisme. Après l'examen du réseau routier, notre attention se portera sur des éléments comme l'intermodalité, la propriété étrangère et la sécurité. Une autre dimension cruciale à sonder davantage est la relation entre la commercialisation des activités et services gouvernementaux et la concurrence avec le secteur privé. Par exemple, VIA Rail a l'intention d'accroître sa capacité sur le tronçon Vancouver-Jasper de son circuit transcontinental, durant la saison touristique de pointe, faisant ainsi concurrence au populaire « Montagnard des Rocheuses », service axé sur le tourisme qui a acquis ses droits de VIA en 1989. Le Comité doit déterminer comment — en admettant que cela doive se faire — il faut protéger le secteur privé contre la possibilité que le gouvernement, une fois qu'il se sera départi du service ou de l'infrastructure, ne réintègre le marché pour faire concurrence au secteur privé.

L'ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE NATIONALE (PRN)

De par la Constitution, les routes sont, à quelques exceptions près, de compétence provinciale. Les exceptions sont les routes militaires, celles qui sont déclarées des ouvrages d'intérêt pancanadien (p. ex. la route de l'Alaska) et les routes qui passent sur les terres fédérales comme les parcs nationaux, le secteur de la Capitale nationale, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest et les réserves indiennes, soit environ 15 000 kilomètres au total. D'après une interprétation judiciaire : « Le droit de construire des routes et de les exploiter à l'intérieur d'une province, soit sous l'autorité directe du

LE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

INTRODUCTION

Le 20 juin de cette année, la Chambre des communes a confié au Comité permanent des transports la mission d'étudier les relations économiques, les rapports de rendement et les liens qui existent entre les transports, le commerce et le tourisme. L'idée reposait, d'une part, sur une évidence, à savoir que les transports sont essentiels à la vitalité et à la compétitivité de l'économie canadienne, et, d'autre part, sur la priorité accordée par le ministre des Transports au fait que l'industrie devait continuer d'assurer le déplacement des personnes et des biens aussi sûrement et économiquement que possible. Comme l'a dit le ministre aux membres du Comité :

Les transports sont un atout stratégique. Ils peuvent être le moteur de l'économie canadienne. J'ai bien l'intention de collaborer avec vous afin que le réseau de transport modernisé que nous allons mettre sur pied réponde à nos objectifs — les bons objectifs : nous rendre plus concurrentiels, donner un coup de pouce à notre industrie du tourisme et renforcer nos liens.

Depuis quelque temps, le gouvernement a pour politique de rentabiliser au maximum le réseau de transport en le rendant plus efficace, plus concurrentiel et davantage axé sur le commerce, de manière à mieux servir, appuyer et promouvoir les affaires et le tourisme aux niveaux national et international, sans sacrifier la sécurité. L'objectif fondamental a été de transformer Transports Canada, de propriétaire et d'exploitant de services de transport qu'il était, en un organisme d'orientation et de réglementation et en un locateur. Le Comité n'a pas été étranger à la prise de plusieurs importantes initiatives de commercialisation, notamment celles des aéroports fédéraux, du Canadien National, du système de navigation aérienne ainsi que de la Voie maritime du Saint-Laurent et de ses services de transbordement, et il a aussi participé à l'élaboration d'un cadre favorisant une gestion plus efficace et plus concurrentielle de nos ports.

Le seul moyen de transport auquel nous ne nous sommes pas arrêtés, le réseau routier, est pourtant celui qui sert le plus, et de loin, au déplacement des personnes et des biens. La route est d'une importance capitale et elle demeurera certainement le mode de transport le plus essentiel à l'activité économique canadienne. C'est pourquoi le Comité a décidé de porter son attention au premier chef sur le renouvellement de notre réseau routier national et sur les incidences que cela peut avoir sur le commerce et le tourisme. Le Réseau routier national (RRN), qui comprend la route transcanadienne et d'autres

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
L'ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE NATIONALE (PRN)	2
LE PROJET SPÉCIAL D'INFRASTRUCTURES	5
NÉCESSITÉ D'UN PROGRAMME ROUTIER NATIONAL	6
LES MOYENS POSSIBLES DE FINANCER LE PROGRAMME	8
(1) UNE TAXE SPÉCIALE	8
(2) LES PARTENARIATS ÉTAT-SECTEUR PRIVÉ	10
(3) UNE FORMULE CANADIENNE DE PARTENARIAT ÉTAT-SECTEUR PRIVÉ	13
LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ROUTIÈRES	15
CONCLUSION	17
ANNEXE	19

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président. Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada --- Edition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Comité permanent des transports
DOCUMENT DE TRAVAIL

**LE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU
ROUTIER NATIONAL**

**DOCUMENT ÉTABLI POUR LE COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES**

Décembre 1996

Décembre 1996

DOCUMENT ÉTABLI POUR LE COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

LE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU
ROUTIER NATIONAL

DOCUMENT DE TRAVAIL
Comité permanent des transports



ANNEXE I

Le moment est venu d'agir, de passer le plus vite possible de la théorie à la pratique. Comme l'a dit un participant, «il nous faut une carte routière pour aller d'ici au début des travaux». Nous sommes convaincus que la nouvelle politique routière nationale que nous recommandons constitue cette carte. Cependant, nous nous rendons à destination que si le gouvernement fédéral a la volonté et la détermination d'assumer ses responsabilités et son leadership.

- l'optimisation et la réduction afférente des ressources financières et humaines que le gouvernement affectera au renouvellement du réseau routier national;
- la reconstruction rapide et efficiente du réseau routier national, et les avantages significatifs qu'elle représente pour l'économie canadienne;
- le recours à des accords de concession CCFE qui garantira que les partenaires du secteur privé établiront le coût de revient durant le cycle de vie et qu'ils favoriseront et emploieront des technologies innovatrices;
- un processus d'approvisionnement ouvert et compétitif garantissant que les projets CCFE seront réalisés au coût le plus bas possible;
- l'émergence probable, occasionnée par les projets canadiens, d'un certain nombre de grands consortiums capables de commercialiser à l'étranger leur expertise financière et technique; et
- la possibilité de concevoir et de conclure des marchés globaux permettant de remettre en état l'ensemble du réseau routier national.

CONCLUSION

L'étude sur la politique routière nationale a fait naître un vaste consensus sans précédent entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et territoires en ce qui concerne la conception, le réseau, l'impératif économique, le coût (fonction d'une norme minimale) et les avantages de restaurer et d'entretenir notre réseau routier national. Le Comité est d'avis que, suite aux audiences tenues en automne et à la récente table ronde, il est de plus en plus admis que la façon la meilleure et la plus réaliste de renouveler notre réseau routier national est de créer des partenariats État-secteur privé et de compter sur l'exemple que donnera le gouvernement fédéral en fournissant une source sûre et garantie de financement à long terme. Un des participants disait même : « Je pense que nous sommes ardemment d'accord . . . »

Nous sommes conscients du fait que ces partenariats État-secteur privé ne sont pas une panacée. Il se peut que les avantages pour l'État soient parfois insuffisants pour le justifier. Le rapport du Comité prouve toutefois que ces partenariats représentent un potentiel important et que ce système mérite d'être essayé. Comme le ministre des Finances l'a déclaré au Comité :

Les partenariats État-secteur privé ne sont pas une panacée. Mais . . . étant donné les besoins, dans le secteur des transports, de gouvernements à court d'argent et de contribuables fatigués des impôts, ces arrangements avec le secteur privé méritent d'être envisagés sérieusement et encouragés . . .

Le Comité a été impressionné par les explications qu'il a reçues au sujet des nouvelles technologies applicables aux routes. Elles donnent de bons résultats et les possibilités de les exporter semblent très prometteuses, ce qui se traduirait par la création d'emplois au Canada. Le Comité ferait remarquer que l'étude sur la politique routière nationale a recommandé qu'une somme égale à 0,5 p. 100 du coût total des routes soit consacrée à des projets mixtes de recherche visant la qualité de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier national. On a reconnu à l'époque que le Canada doit continuer à investir dans la recherche routière afin que nos investissements dans le réseau continuent d'être rentables. Le programme d'infrastructure Canada-Québec actuel permet également d'appliquer des nouvelles technologies et il a affecté 25 millions de dollars pour encourager les municipalités à mettre en valeur les nouveaux produits et les nouvelles techniques dans la remise en état de l'infrastructure.

Le Comité tient à signaler que le génie et l'innovation technique constituent un avantage pour le Canada dans de nombreux domaines reliés aux routes. Le Canada a réalisé de nombreux travaux de génie sur la conception, la construction et la capacité portante des revêtements, des ponts, sur la restauration du béton et des revêtements, sur la gestion du trafic, ainsi que sur l'adaptation des technologies nouvelles et le recours aux nouveaux matériaux. Le Comité est conscient du fait que le recours à des partenariats État-secteur privé pour les routes favoriserait vraisemblablement le développement et l'application des technologies nouvelles. La concurrence stimulera par elle-même le secteur privé à chercher à mettre au point et à utiliser toute technologie nouvelle permettant de réduire les coûts et d'améliorer la rentabilité. Le Comité est toutefois d'avis que la nouvelle politique routière nationale devrait encourager explicitement le recours parallèle aux nouvelles technologies et aux partenariats État-secteur privé dans le cadre du renouvellement de notre réseau routier national. En conséquence, le Comité recommande :

RECOMMANDATION 5

Que la nouvelle politique routière nationale encourage la recherche, le développement et l'application de nouvelles technologies quand les circonstances s'y prêtent, dans le cadre de tout partenariat État-secteur privé créé pour financer le renouvellement et l'entretien du réseau routier national et envisage la création d'un fonds spécial permettant d'atteindre un tel résultat.

AVANTAGES ÉVENTUELS

Le Comité croit que la nouvelle politique routière nationale pourrait éventuellement procurer des avantages considérables, notamment :

RECOMMANDATION 4

Que le gouvernement adopte plus rapidement la méthode comptable généralement acceptée consistant à amortir le coût des immobilisations sur leur durée de vie, conformément à un engagement du budget de 1995, découlant d'une recommandation du vérificateur général.

Le Comité souhaite faire reconnaître que le vérificateur général aura un rôle important à jouer dans le mécanisme des partenariats État-secteur privé. Le vérificateur peut garantir que le processus soit juste, parfaitement transparent et dans l'intérêt du public, c'est-à-dire que le contribuable en ait pour son argent grâce à un transfert de risque suffisant. Le vérificateur général a déjà réalisé une vérification des travaux du pont de l'Île-du-Prince-Édouard et le vérificateur général de l'Ontario en a fait une sur le dossier de la route 407. Le Comité estime essentiel que le secteur privé et, en fait, le grand public aient une confiance absolue dans l'intégrité des partenariats État-secteur privé, ce que peut assurer le mandat du vérificateur général.

L'APPLICATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES À L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Le document de travail décrit diverses technologies innovatrices, en développement au Canada, susceptibles d'apporter d'importants avantages économiques si elles sont utilisées pour la remise en état, l'entretien et l'exploitation de notre infrastructure routière nationale. À la table ronde, des représentants d'ISIS Canada ont signalé qu'on pouvait réaliser des économies de 40 à 60 p. 100 avec les moyens nouveaux dont cette entreprise dispose : matériaux composites modernes et systèmes de détection par fibres optiques structurellement intégrés. L'infrastructure routière serait ainsi plus solide, plus durable et coûterait moins cher à réparer, construire et entretenir. Le Canada mène dans le développement et l'application de ces nouvelles technologies, outre leur potentiel dans le marché intérieur, les possibilités de les exporter sont très prometteuses. En fait, en faisant la démonstration de ces nouvelles technologies au Canada, nous pourrions nous assurer une partie du marché routier international, évalué à 900 milliards de dollars, et renforcer notre position de pointe dans ce domaine. Ces nouvelles technologies sont actuellement appliquées et testées dans des chantiers partout au pays.

Dans la discussion sur les partenariats État-secteur privé, on a signalé qu'ils ont aussi l'avantage considérable d'inciter fortement le partenaire privé à réduire ses coûts et à améliorer sa productivité en faisant appel aux nouvelles technologies pour la construction et l'entretien des routes. La recherche des économies constitue une motivation puissante à appliquer de nouvelles techniques et de nouveaux matériaux. Ceci devrait certainement permettre d'utiliser de nouvelles technologies pour les routes canadiennes aussi bien afin d'en faire une vitrine pour les marchés d'exportation que pour nous permettre de disposer d'une infrastructure routière plus rentable et plus efficace.

Comme on l'a indiqué, le Comité est d'avis qu'il est essentiel, pour assurer la réussite des partenariats État-secteur privé en infrastructure routière, de répartir et d'évaluer le risque transféré au secteur privé. De toute évidence, cela serait plus facile si les méthodes comptables employées pour les immobilisations étaient compatibles. Le Comité recommande donc :

L'équipe devra élaborer un cadre analytique permettant de mesurer la rentabilité réelle des partenariats État-secteur privé pour l'infrastructure routière. Pour assurer la réussite de ces partenariats, il est essentiel de pouvoir mesurer avec précision le transfert de risque au secteur privé afin de veiller à assurer l'optimisation des ressources investies par le gouvernement. Dans cette optique, le représentant du vérificateur général du Canada a souligné que le gouvernement a actuellement pour pratique comptable, chaque fois qu'il acquiert une infrastructure, de l'imputer directement au déficit de l'année où les fonds correspondants ont été dépensés. Dans le budget de février 1995, le ministre des Finances a annoncé que le gouvernement avait l'intention d'adopter la méthode de la comptabilité d'exercice. Cela veut dire qu'il suivra les principes comptables généralement reconnus dans le secteur privé et qui permettent d'inscrire un tel bien au bilan et de l'amortir sur toute sa vie utile. Le vérificateur général estime que la méthode actuelle du gouvernement décourage l'investissement à long terme et rend difficile de comparer avec justesse le mérite des travaux d'infrastructure publique entrepris par l'État ou par le secteur privé. Avec deux méthodes comptables différentes, il est plus difficile de mesurer le risque transféré dans le cadre d'un partenariat État-secteur privé. En fait, le vérificateur général a encouragé le gouvernement à adopter plus rapidement la méthode du secteur privé pour sa comptabilité. C'est ce qui a été fait pour la construction du pont de l'Île-du-Prince-Édouard.

6. Évaluation du risque

Que la Commission fasse rapport dans les 90 jours suivant sa création devant le Conseil des ministres et le Comité permanent des transports.

Canada.

Que la Commission soit financée à même les crédits routiers de Transports

- une stratégie de mise en œuvre du programme routier national, incluant des projets pilotes et envisageant la création d'une Autorité routière nationale chargée de le coordonner et de le gérer.
- un modèle de contrat de partenariat État-secteur privé proposant des clauses relatives aux questions clés; et
- une formule de répartition des fonds soit par chantier, soit sur une base fédérale-provinciale

RECOMMANDATION 1

Que le gouvernement fédéral engage à long terme des crédits au moins égaux aux dépenses qu'il consacre actuellement chaque année aux routes afin de financer le renouvellement de notre réseau routier national.

RECOMMANDATION 2

Que le gouvernement fédéral encourage et stimule, de concert avec les provinces et les territoires, les partenariats État-secteur privé là où ils se justifient pour le renouvellement de notre réseau routier national.

RECOMMANDATION 3

Que le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces et les territoires, crée une Équipe du partenariat État-secteur privé chargée d'élaborer un modèle de ce partenariat pour la reconstruction et l'entretien de notre infrastructure routière nationale;

Que le ministre des Transports, en consultation avec le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, nomme un groupe de 10 personnes, dont six du secteur privé pour représenter les usagers, les constructeurs et le milieu financier, deux représentants du gouvernement fédéral et deux représentants des gouvernements provinciaux.

Que l'équipe examine toutes les questions qu'elle juge appropriées, incluant les suivantes :

- un cadre analytique pour l'évaluation du risque;
- un cadre analytique pour l'analyse coûts-avantages de chaque projet;
- les normes et les directives d'équité, d'efficacité et de transparence pour l'adjudication des marchés, la qualité des travaux, la sécurité et la protection de l'intérêt public;
- une campagne d'information et d'éducation sur les avantages des partenariats État-secteur privé pour les routes;
- les options envisageables pour le financement des divers projets, en particulier dans les régions où la population et la circulation sont faibles;

politique routière nationale régissant la réfection et l'entretien de nos routes ne sera possible qu'avec la coopération et la participation des gouvernements provinciaux, et c'est dans cette optique que nos recommandations devraient être abordées.

Vu la situation financière de tous les paliers de gouvernement au Canada, le Comité est d'avis que le système le plus prometteur pour le financement de l'infrastructure routière est celui des partenariats État-secteur privé. On peut même dire, à partir de l'expérience du Royaume-Uni et des routes 407 et 104, que peu importe la conjoncture économique, il est plus efficace et rentable d'utiliser des partenariats État-secteur privé que de faire assumer le coût de l'infrastructure publique par les gouvernements selon le mode traditionnel. Le Comité convient qu'il faudra discuter plus à fond de plusieurs questions encore à régler — comme l'établissement d'un système d'approvisionnement juste et compétitif, les critères d'évaluation des avantages et l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre — avant de pouvoir réaliser de tels partenariats dans tout le pays. À notre avis, la meilleure façon de procéder est de créer un groupe de travail restreint composé de représentants des secteurs public et privé et chargé d'établir des paramètres régissant le recours aux partenariats État-secteur privé aux fins du financement de l'infrastructure routière. Nous admettons qu'il n'y a pas de solution miracle unique, mais nous croyons qu'un modèle favoriserait l'application réussie de ces partenariats à divers projets.

Le Comité est d'accord avec ceux pour qui la seule façon de mettre en oeuvre un programme routier national est que le gouvernement fédéral s'engage à un financement viable et sûr à long terme. S'il était garanti que le réseau routier national puisse compter, pendant une longue période de temps, sur des sommes égales à celles qui sont actuellement dépensées pour les routes, cela contribuerait dans une très large mesure à fournir une base sûre et stable pour le financement de son renouvellement. En utilisant des partenariats État-secteur privé, les fonds du fédéral seraient démultipliés, ce qui permettrait de réaliser plus de travaux plus rapidement qu'avec la méthode traditionnelle. En outre, si les provinces étaient prêtes à partager les coûts sur la base d'un financement garanti à long terme, cela contribuerait beaucoup à l'objectif d'un réseau routier restauré, concurrentiel et sûr.

Le Comité est convaincu que le moment est venu pour le Canada de se doter d'une politique routière nationale. Depuis trop longtemps, les routes sont le parent pauvre de la politique des transports. La nouvelle politique devrait inclure un engagement ferme envers un programme routier national visant le renouvellement des routes, une garantie de financement viable à long terme et la promotion des partenariats État-secteur privé dans tous les cas où la rentabilité le justifie. Le gouvernement fédéral doit reconnaître l'importance stratégique du réseau routier national pour le commerce et le tourisme internationaux et interprovinciaux et pour l'économie canadienne. En conséquence, le Comité recommande :

gouvernement face à la valeur des partenariats Etat-secteur privé, mais également pour convaincre le public que c'est un moyen valable d'obtenir des infrastructures publiques. On a affirmé que la façon la meilleure et la plus rapide de faire avancer ce dossier serait la création d'un groupe réunissant le secteur privé et des fonctionnaires fédéraux et provinciaux. Ce groupe pourrait préparer en peu de temps un modèle de partenariats Etat-secteur privé et définir ses modalités d'application au financement et à l'entretien des routes. En général, on estimait qu'une structure formelle n'était pas nécessaire. Comme l'a déclaré un participant : «ce n'est pas tant de bureaucratie que d'une table amicale dont nous avons besoin pour discuter de ces questions à fond».

4. Le financement

On a souligné constamment, durant la table ronde, que le gouvernement fédéral doit s'engager à fournir un financement sûr et viable à long terme pour la réfection et l'entretien du réseau routier pour que les partenariats Etat-secteur privé donnent de bons résultats. Comme l'a dit un participant : « il faudra bien un jour que le gouvernement fédéral mette ses culottes et délie les cordons de sa bourse». On a signalé que le gouvernement fédéral dépense actuellement environ 200 à 300 millions de dollars par an pour les routes. Si cette somme était consacrée exclusivement au réseau routier pendant une période de 20 à 30 ans, elle constituerait une contribution considérable à la réalisation du travail nécessaire, surtout si les provinces versaient une somme équivalente et qu'un effet de levier maximal était obtenu grâce à la participation du secteur privé. Un bon début serait assurément de mettre l'accent sur les projets qui, d'après une analyse coût-avantages, contribueraient à la croissance économique du Canada. L'établissement d'un ordre de priorités pourrait être l'une des tâches de l'organisme proposé pour élaborer le modèle du partenariat Etat-secteur privé.

Certains ont signalé que la situation financière ne pourrait pas être plus favorable à de tels partenariats Etat-secteur privé. Grâce à la bonne gestion financière du gouvernement, ses emprunts ont fortement diminué, ce qui laisse beaucoup plus de place pour les emprunts des entreprises. Un autre résultat de cette gestion est la baisse des taux d'intérêt qui devraient rester stables au cours des prochaines années. En outre, le volume de capitaux disponibles pour les investissements devrait augmenter étant donné les sommes actuellement versées dans les fonds mutuels et les fonds de pension. Dans ces conditions, en ayant recours à des partenariats Etat-secteur privé, le gouvernement fédéral pourrait faire beaucoup plus avec l'argent qu'il consacre chaque année au réseau routier.

5. Une nouvelle politique routière nationale

Il est utile de répéter ce que disait le document de travail, à savoir qu'à quelques exceptions près, le réseau routier est de compétence exclusivement provinciale. En conséquence, toute initiative que prendra le gouvernement fédéral pour élaborer une

fort bien rendre le renouvellement routier aussi réalisable dans ces régions que dans celles où le trafic est dense. On craint que le secteur privé se montre difficile, ne choisissant que les projets les plus rentables en laissant les autres au gouvernement. En fait, on s'est rendu compte que la viabilité des partenariats État-secteur privé dépend de leur capacité à trouver une solution au problème des investissements à faible rendement. On est parvenu au consensus qu'ils sont capables de le faire. Ces partenariats devraient pouvoir être structurés de façon à combiner les différentes options envisageables de la façon la mieux adaptée à chaque partie de notre réseau routier national. Par exemple, les achats nécessaires aux travaux requis par les routes pourraient être faits dans les régions où les travaux doivent être effectués. Un même accord de concession pourrait viser un certain nombre de projets concernant des tronçons de route très utilisés et d'autres, peu fréquentes, de la région.

2. Le partage du risque

On a souligné que la réussite de ce système dépend essentiellement de la répartition du risque entre le secteur public et le secteur privé et de sa gestion par les deux partenaires. Comme le mentionne le document de travail, la politique adoptée en Grande-Bretagne consiste à optimiser le transfert du risque au secteur privé. La formule utilisée doit être rentable pour le secteur public, sinon il devrait entreprendre seul le projet. Le gouvernement doit pouvoir prouver à la population et à ses propres vérificateurs qu'il est manifestement préférable de pouvoir compter sur la participation du secteur public plutôt que de s'en remettre seulement à l'État. L'expérience britannique montre qu'il est essentiel de mettre au point une méthode analytique crédible pour évaluer et chiffrer le risque, ce que le modèle comparatif a permis de faire. On est en train de comparer le coût des routes assumé seul par le gouvernement et ce qu'il lui en coûterait au moyen des paiements fantômes versés à l'entrepreneur privé durant toute la durée de vie de l'infrastructure. À ce jour, le modèle indique des économies moyennes de 19 p. 100 sur les coûts d'immobilisation et de 34 p. 100 sur les frais d'exploitation et d'entretien des contrats de conception, construction, financement et exploitation (CCFE) tels qu'acceptés en Grande-Bretagne. En fait, le premier résultat concret de la participation du secteur privé au financement des routes est une réduction globale de 25 p. 100 environ du coût des routes en Grande-Bretagne.

3. Modèle de partenariat État-secteur privé

Les partenariats État-secteur privé sont un concept assez nouveau au Canada et, comme on l'a souligné, leur application n'est régie par aucun ensemble national de directives. Il nous faut un cadre de pratiques, de clauses, de conditions et de méthodes standard pour les calculs coûts-avantages, l'établissement des priorités et l'évaluation du risque dans les partenariats. Il nous faut également un plan de communication et d'éducation, non seulement pour dissiper les inquiétudes et le scepticisme au sein du

privé pourraient constituer un élément clé d'une stratégie de renouvellement du réseau routier national.

Un partenariat Etat-secteur privé, a-t-on expliqué, permet toute une gamme d'options de financement reposant sur un investissement initial du gouvernement, des péages réels et le modèle britannique de «péage fantôme» décrit dans le document de travail. Il est important de comprendre les différentes options disponibles et de choisir, dans chaque cas, la plus appropriée. Nous ne devrions pas chercher une option ou combinaison d'options applicable quelle que soit la situation. Le gouvernement pourrait fournir un financement dans le cadre d'un partenariat Etat-secteur privé pour la conception et la construction et recouvrer ses dépenses grâce au péage comme pour le projet de la route 407 en Ontario. Il pourrait s'agir d'un financement conjoint, comme pour le contrat de conception, construction, financement et exploitation (CCFE) mis au point en Nouvelle-Ecosse pour la route 104 et aux termes desquels le partenaire privé utilisera le péage pour récupérer sa part d'investissement. Dans d'autres cas, le gouvernement pourrait éviter tout investissement initial par des péages fantômes, c'est-à-dire en versant périodiquement au partenaire privé, pendant toute la durée de l'infrastructure, une somme établie en fonction du nombre d'utilisateurs de la route. Finalement, lorsqu'une route, nouvelle ou améliorée, présentant des avantages manifestes et permettant un meilleur service est nécessaire et lorsqu'il existe une route gratuite et que le trafic est suffisamment dense, on pourrait utiliser le modèle CCFE financé par le prélèvement d'un péage. En outre, on peut escompter d'importants revenus non routiers, de la mise en valeur des terres riveraines, de l'installation d'entreprises spécialisées — stations-service, restaurants, boutiques de souvenirs, des zones récréatives, de la location de panneaux publicitaires en bordure de la route et de baux aux entreprises de télécommunication pour l'utilisation de l'emprise routière. Tout cela contribuerait aux recettes globales, éliminant ainsi la nécessité d'une participation ou d'un financement par le gouvernement.

On a souligné que l'éventail des formes que pourraient prendre ces quatre grands thèmes n'est limité que par l'imagination des participants au projet. L'essentiel est de décider ce que le secteur privé peut financer — avec les avantages qu'il en retire — et ce qui doit être payé par le gouvernement — l'intérêt public, et de trouver la combinaison adaptée à une situation donnée. Les partenariats Etat-secteur privé ne dégaieront le plus souvent pas le gouvernement de sa responsabilité d'assumer les coûts de l'infrastructure routière. Ils lui permettront toutefois de multiplier l'effet de ses investissements soit par une participation directe au capital soit par des péages fantômes et il sera ainsi possible de construire un plus grand nombre de routes de meilleure qualité à moindre frais et plus rapidement qu'avec la méthode traditionnelle.

Certains craignent que ce concept ne soit pas applicable à une partie importante du réseau routier national où la circulation est faible, la population peu dense et où une seule route existe, mais on doit signaler que les priorités du développement régional pourraient

celles du développement régional qu'à une planification nationale cohérente et à de saines priorités. Le résultat a été, que le financement qui vient des recettes générales, n'a pas été axé sur la réalisation d'un projet déterminé, si bien qu'on ne s'est guère intéressé à un projet ou à son coût. Comme l'a dit un participant :

Cela n'avait rien à voir avec les travaux eux-mêmes, mais plutôt, d'après mon expérience de neuf ans, avec les contributions fédérales-provinciales visant des montants déterminés, des négociations menées à la hâte, parce qu'il fallait les conclure à la hâte, et à une industrie de la construction qui, heureusement, était prête à faire de son mieux dans les délais, généralement insuffisants, dont elle disposait pour le faire.

Pour un autre participant, il ne s'agissait pas tant de savoir si le gouvernement fédéral devrait continuer à payer l'infrastructure routière de la façon traditionnelle, mais plutôt s'il peut continuer de le faire et à quel rythme. Il va sans dire qu'il n'est pas étonnant que personne n'ait considéré que la méthode traditionnelle représentait une option viable pour la reconstruction et l'entretien de notre réseau routier national.

B. Une taxe spéciale

Une autre option envisageable pour financer le renouvellement du réseau routier que beaucoup appuient est la création d'une taxe spéciale issue des recettes actuelles provenant des taxes sur l'essence qui serait placée dans un fonds de fiducie spécial. Le document de travail explique comment ce système fonctionnerait et signale deux problèmes de fond : le déficit budgétaire et la dette, d'une part, et, d'autre part, la réticence des ministres des Finances à l'endroit des taxes spéciales. En fait, le ministre des Finances a fait savoir très clairement au Comité que le gouvernement n'était pas prêt à envisager une taxe spéciale pour le moment. La réduction du déficit et la gestion de la dette devront rester prioritaires pendant de nombreuses années encore. Le ministre a toutefois admis que nous pourrions être en mesure d'examiner ce concept quand le budget du gouvernement sera largement excédentaire. On a reconnu, à la table ronde, que le problème n'était pas tant la source des fonds que l'existence d'un fonds affecté spécialement, à long terme, au renouvellement des routes.

C. Partenariats Etat-secteur privé

1. Concept

En fait, le consensus atteint entre les membres de la table ronde était que nous n'avions pas d'autre choix que de commencer à réfléchir à la mise au point d'autres modes de financement. Nous ne devons pas nous limiter aux méthodes traditionnelles, mais nous inspirer plutôt de la façon dont le secteur privé construit des biens et les utilise jusqu'à l'expiration de leur cycle de vie. L'opinion générale était que les partenariats Etat-secteur

UNE STRATÉGIE DE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

INTRODUCTION

Au printemps dernier, le Comité permanent des transports a décidé d'entreprendre une étude des relations économiques, des rapports de rendement et des liens qui existent entre les transports, le commerce et le tourisme. Étant donné qu'un réseau routier efficace, sûr et concurrentiel est essentiel au commerce et au tourisme, le Comité a fait connaître son intention de se concentrer initialement sur la question du renouvellement du réseau routier national. En juin, le Comité a été autorisé par la Chambre des communes à tenir des audiences publiques dans diverses villes de l'ensemble du pays, ce qu'il a fait à l'automne dernier.

En décembre, un document de travail a été publié; il passait en revue les renseignements recueillis au sujet de l'importance d'un réseau routier national revitalisé pour l'économie canadienne et la façon de le financer (Annexe I). Ce document soulève également certaines questions méritant plus ample réflexion qui ont été examinées en janvier lors d'une table ronde incluant un certain nombre d'intervenants clés et de membres du Comité. Le présent rapport s'appuie sur le document de travail et les délibérations de la table ronde.

Le document de travail a montré que la question de savoir s'il est urgent de travailler à améliorer nos routes a été réglée — la réponse est oui. On ne peut pas se permettre de ne pas avoir un réseau routier adéquat et concurrentiel. Il confirme également l'existence d'un vaste consensus reconnaissant que le réseau routier national ne pourra être renouvelé que si le gouvernement fédéral en prend l'initiative et en assume la responsabilité. Une question cruciale se pose cependant encore : qui paiera le renouvellement du réseau routier et comment? Le document de travail proposait trois options fondamentales de financement : le statu quo, une taxe spéciale et la mise en place d'un partenariat État-secteur privé sur lequel il invitait la table ronde à se pencher.

LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

A. Statu quo

On a souligné que, depuis la construction de la route transcanadienne, le gouvernement fédéral avait financé l'infrastructure routière en concourant à la pièce des accords bilatéraux avec les provinces qui répondaient plus aux pressions politiques et à

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE	1
A. Statu quo	1
B. Une taxe spéciale	2
C. Partenariats État-secteur privé	2
1. Concept	2
2. Le partage du risque	4
3. Modèle de partenariat État-secteur privé	4
4. Le financement	5
5. Une nouvelle politique routière nationale	5
6. Évaluation du risque	8
L'APPLICATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES À L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE	9
AVANTAGES ÉVENTUELS	10
CONCLUSION	11
ANNEXE I — LE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL	13
ANNEXE II — Liste de témoins	39
ANNEXE III — Liste des soumissions	47
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	51
OPINION DISSIDENTE — Parti Réformiste du Canada	53
PROCES-VERBAUX	61

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi permanent aux termes du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité a mené une étude sur le transport, le commerce et le tourisme au Canada et présente ses conclusions et recommandations.

PRÉFACE

Au moment d'entreprendre notre étude des relations économiques, des rapports de rendement et des liens qui existent entre les transports, le commerce et le tourisme, nous pensions étudier la question dans son entier. Par la suite il devint vite évident que les transports aériens, maritimes et ferroviaires avaient fait l'objet de plusieurs études et avaient subi des changements considérables tandis que la question des transports routiers n'avait pas été touchée. Nous avons donc ressenti le besoin de nous intéresser principalement aux questions qui touchent le transport routier avant de pouvoir compléter l'étude des relations et liens qui existent entre les différents secteurs.

Ainsi ce rapport est le premier d'une série de rapports sur le commerce, le tourisme et le transport et traite de la question du renouvellement du réseau routier national. Un certain nombre de témoins ont abordé d'autres aspects de l'étude et fait des recommandations. Nous en sommes bien conscients et nous tenons à les assurer de notre intention de poursuivre l'examen de ces questions et de présenter nos conclusions à la Chambre des communes.

REMERCIEMENTS

Le Comité n'aurait pu réaliser son étude sur le transport, le commerce et le tourisme sans la collaboration de nombreuses personnes. Le président et les membres du Comité tiennent à remercier tous les témoins qui ont partagé avec eux leurs expériences et leurs connaissances à ce sujet, ainsi que les organismes et les individus qui ont fait parvenir ou présenté des mémoires.

Notre tâche n'aurait pu être menée à bien sans la précieuse collaboration de l'attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, John Christopher. Le Comité a également bénéficié des judicieux conseils et des services professionnels de son consultant, David Cuthbertson. Le Comité désire également exprimer sa gratitude au greffier, Jacques Lahaie, et à son personnel pour le travail administratif et leur dévouement tout au cours de cette étude.

Le Comité souhaite également remercier le personnel de la Direction des comités, celui du Bureau des traductions du Secrétariat d'État et des employés de soutien de la Chambre des communes qui ont fourni le soutien administratif et technique pour mener à terme le présent rapport.

Finalement, le président désire exprimer sa reconnaissance aux membres du Comité pour les nombreuses heures qu'ils ont consacrées à l'étude de cette question et à l'élaboration de ce rapport.

MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS



Joe Comuzzi
vice-président
Libéral
Thunder Bay — Nipigon (Ontario)



Gerry Byrne
Libéral
Thunder — Sainte-Barbe — Baie Verte (Terre-Neuve)



Jim Jordan
Libéral
Leeds — Grenville (Ontario)



Jim Gouk
Réformiste
Kootenay-Ouest — Revelstoke (Colombie-Britannique)



Reg Alcock
président
Libéral
Winnipeg-Sud (Manitoba)



Roy Cullen
Libéral
Etobicoke-Nord (Ontario)



Stan Keyes
Libéral
Hamilton-Ouest (Ontario)



Paul Crête
vice-président
Bloc québécois
Kamouraska — Rivière-du-Loup (Québec)



Joe Fontana
Libéral
London-Est (Ontario)



Paul Mercier
Bloc québécois
Blainville — Deux-Montagnes (Québec)



Dick Harris
Réformiste
Prince George — Bulkley Valley (Colombie-Britannique)

**MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS**

PRÉSIDENT

Reg Alcock, député Winnipeg-Sud

VICE-PRÉSIDENTS

Paul Crête, député Joe Comuzzi, député
Kamouraska — Rivière-du-Loup Thunder Bay — Nipigon

MEMBRES

Gerry Byrne, député Jim Gouk, député
Roy Cullen, député Dick Harris, député
Joe Fontana, député Jim Jordan, député
Stan Keyes, député Paul Mercier, député
Humber — Sainte-Barbe — Baie Verte Kootenay-Ouest — Revelstoke
Etobicoke-Nord Prince George — Bulkley Valley
London-Est Leeds — Grenville
Hamilton-Ouest Blainville — Deux-Montagnes

MEMBRES ASSOCIÉS

Antoine Dubé, député Lévis

GREFFIER DU COMITÉ

Jacques Lahaie

PERSONNEL DE RECHERCHE DU COMITÉ

(Service de recherche, Bibliothèque du Parlement)

John Christopher

David Cuthbertson

CHAMBRE DES COMMUNES		Deuxième session de la trente-cinquième législature, 1997	
Fascicule n° 5 (Séances nos 50-51)		Second Session of the Thirty-fifth Parliament, 1997	
Président: Reg Alcock			
Le mardi 4 février 1997			
Le jeudi 6 février 1997			
Issue No. 5 (Meetings Nos. 50-51)			
Tuesday, February 4, 1997			
Thursday, February 6, 1997			
Chairperson: Reg Alcock			
Procès-verbaux du Comité permanent des			
Transports			
Minutes of Proceedings of the Standing Committee on			
Transport			
CONCERNANT:			
RESPECTING:			
Conformément à l'article 108(2) du Règlement, une			
étude sur le transport, le commerce et le tourisme			
Y COMPRIS:			
Le sixième rapport à la Chambre			
The Sixth Report to the House			

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président. Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Edition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

UNE STRATÉGIE DE RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORT
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Reg Alcock
Président

Février 1997

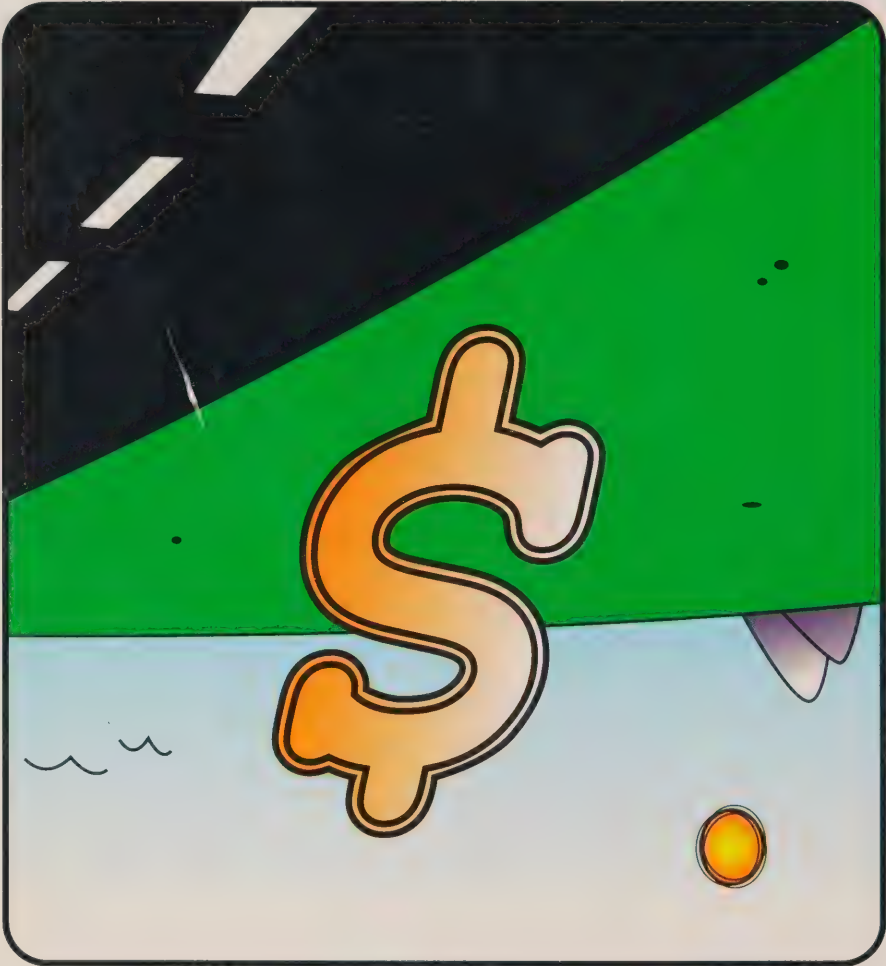


FÉVRIER 1997

Reg Alcock
Président

Rapport du Comité permanent des transports

Une Stratégie de renouvellement du réseau routier national



CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA



